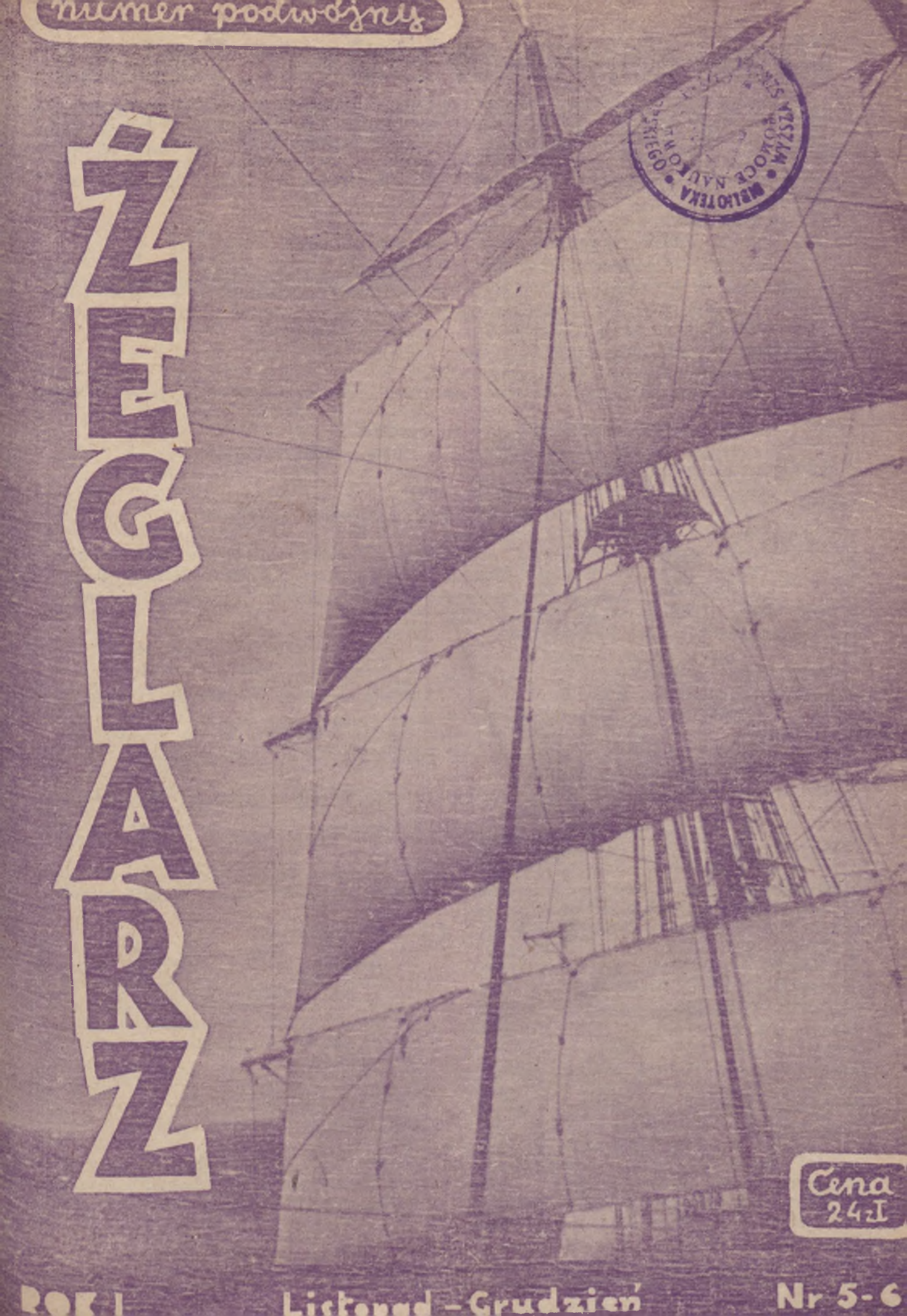
numer podwójny

ŻEGLARZ



BIBLIOTEKA • WYŻSZA SZKOŁA MORSKA • GDYNIA

Cena 24 zł

ROK I Listopad - Grudzień Nr 5-6

Wyniki pierwszego konkursu „Żeglarza"

Ogłoszony w 3-cim numerze „żeglarza“ ko kurs na wspomnienie z letnich kursów zapoznawczych wiedzy o morzu— odniósł znaczny sukces. Byli „PCWM-iacy“ nadesłali 78 prac, z tego w cle nadzwyczaj m‘łych i ciekawych. Wynik konkursu, wziąwszy pod„uwagę ograniczona ł ezką uprawnionych do brania w nim udziału — jest doskonały i szczerze mówiąc, przeszedł oczekiwania Redakcji. Po terminie wpłynęły jeszcze trzy prace, lecz nie zostały rozpatrzone.

Sąd konkursowy w składz*e:

Dyr. PCWM Józef M'chałowski, Dyr. Jan Michalski,

Mgr. Stanisław Ludwig, Red. Jerzy M ciński.

na posiedzeniu w dn. 5 listopada b. r. doszedł do następujących konkluzji:

—• Pierwszą nagrodę w postaci książki S. Forestera p. t. „Bitwa o Maltę" oraz książki A. Fiedlera „Dziękuję Ci Kapitanie“ — przyznano jednogłośnie

ZENONOWI PRZYMUSII\SKIEMU z Jarocina Wlkp.

za pracą zatytułowaną „Wyładowanie statku“.

W pracy tej Autor wykazał całkowite zrozumienie celu organizowanych przez PCWM kursów.

Dalsze nagrody ustalono w sposób następujący:

«— Dragą nagrodo w postaci książki pt. „Bitwa o Maltę" otrzymaj

WIESŁAW ANDRZEJEWSKI z Łodzi

za pracą pt. „Moja pierwsza zaprawa żeglarska".

— Trzecią nagroda — książkę „Dziękuję Ci Kapitanie“ otrzymaj

ALEKSANDER BARBASZEWSKI *z* Krakowa

za pracą zatytułowaną „Na kutrze“. A. Far^aszewski zdobył również piąte m‘ejsce w konkursie za pracę pt. „Na flądrach". Nagrodą jest roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".

— Czwarte miejsce i nagrodę w postaci rocznej prenumeraty „Żeglarza" przyznano

JÓZEFOWI GURFISZOWI z Ost-owa Wlkp.

Praca jego nosi tytuł „Ranny Polów".

—• Szóste nrejscc zajał

STANISŁAW SIWANOWICZ % Ciechanów

za pracę pt. „Pierwsza podróż po Bałtyku". Nagroda — roczna prenumerata „Żeglarza".

—• Siódme. ócme, dziewiąte i dziesiąte m!eiece oraz nagrody w postaci półrocznej nr«, numoraty „Żeglarza" Sad przyznaj kolejno — JANUSZOWI PTI,ILKOWSKIEMU z Łodzi, JERZEMU WIATROWI z Warszawy, CZESŁAWOWI CZECHOWI z Wadowic i FRANCISZKOWI SUSKIEMU z Gdyni.

Dodatkową nagrodą — półroczną preniuneratę „Żeglarza" otrzymał JAN RAJSKI z Gdyni.

Nagrody książkowe '•łr-cęiane zostały pocztą, poza tym wszyscy autorzy nagrodzonych prac otrzymali odpowiednie Fstowne zawiadomienia.

Poniżej drakujemy cztery najcelniejsze prace konkursowe. Są one cennym przyczynkiem do min;onych kursów zapoznawczych, a przeczytanie ich z pewnością zachęci wielu do zetknięcia sią z morzem na kursach przyszłorocznych.

1 NAGRODA

WYŁADOWANIE ŚTATKU

Dzis;aj idziemy pracować ciężko i żmudnie. Idziemy wyładować rudę ze statku. Niektórzy sarkają, że to jest niepotrzebna robota, że szkoda niepotrzebnie się wysila-'-. Ja uważam, że wprost przeciwnie, że praca ta jest potrzebna, a nawet niezbędna. Chcąc poznać całokształt życia portowego i morskiego, trzeba poznać każdą pracę, szczególnie tę rajeięższą, którą -pełnią ludz:e nieznani n:komu. nie zaliczani do marynarzy, ale tak samo niezbędni.

Rano, wcześniej niż zwykle, wstajemy z naszych }ó>ek i po krótkim, ale posilnym śniadaniu ruszamy do pracy.

Widzimy już statek. Szwedzki. Mimo tak brudnego ładunku — stosunkowo czysty. Po porozumieniu s:ę z wyższymi władzami, zabieramy się do*pracy. Na-az e pchamy puste wagony ped dźwig. Niczym olbrzymi potwór rozwiera on paszczę i ruda z szumem z’atuje do wagonu. Tak napełniony wagon popychamy dalej. To już nie są tamte pustaki, które pchaliśmy z taką łatwością. Teraz trzeba się trochę przyłożyć do pchania.

Niezraźeni tym, wesoło rozmawiając, że śm'echem wykonujemy robotę. Nie jest to interesujące, ale wszystko trzeba robić ra wesoło. Gdy w południe otrzymujemy obiad, wiara jest

(dalszy ciąg na itr. 107)

kim w danej chwili jesteśmy, przeliczając po kursie oficjalnym. Jeśli chodzi o odkładanie pieniędzy, to słyszałem, że są tacy marynarze, ale sam nie widziałem ani jednego. Za dużo pokus czeka na nas w porcie. Wiem jedno, że my Polacy poza przyzwoitym ubraniem się, w przeciwieństwie do marynarzy innych narodowości, którzy przepijają wszystko, tracimy w portach cały zarobek, chorując zawsze na chroniczny brak pieniędzy. Niewiele pomagają nam drobne „handle" jak pan nazwał. Dowodem naszych słabych finansów jest chociażby frekwencja w „Domu Marynarza", gdzie chronimy się, ponieważ jest najtaniej. Płacimy tutaj 1 200,— zł. za miesięczny pobyt z utrzymaniem. Zresztą nie wszędzie jest taki luksus jak w tym „Domu Marynarza". Chciałbym, żeby Pan zobaczył chociaż jeden raz „Dom Marynarza" w którymś z angielskich portów. Straszny brud i nieporządek. Tu o nas przynajmniej dbają. Nie żal płacić około 3 funtów miesięcznie na Ubezpieczalnię Społeczną i Związek, który ten Dom utrzymuje. Ale najlepiej powodzi się marynarzom amerykańskim, którzy dostają po 180 dolarów miesięcznie, a mimo to ciągle strajkują. Żeby to tak dostać 180 dolarów!

— Niech Pan opowie naszym czytelnikom o warunkach pracy palacza i marynarza.

— Palacz i marynarz ma w czasie rejsu na statku t. zw. wachty morskie t. zn. 4 godziny pracy i 8 godzin odpoczynku. To wypada 8 godzin pracy na dobę. Nasz „Tobruk" spalał na dobę od 28 do 32 ton węgla na trzech paleniskach. Ponieważ są trzy wachty, a każda ma trzech palaczy, więc mogę śmiało powiedzieć, że w ciągu jednej doby wrzucam do pieca od 3 do 4 ton węgla. Na jednej wachcie muszę zrobić 4 „podsypki", każda „podsypka" to jest 45 do 50 łopat węgla, każda łopata to 12 kg. Niech pan doda jeszcze, że każda wachta musi jedno z trzech palenisk przebić ze „szlaki", którą zostawia każdy węgiel, nawet najlepszy węgiel polski ze Śląska, oczyścić palenisko i podłożyć nowy ogień. Wszystko musi być wykonane starannie i szybko, bo od tego zależy, czy statek osiąga swoją szybkość 12 węzłów. Szybkość zaś uzależniona jest od tego, czy utrzymamy właściwe ciśnienie pary. Teraz musimy dodać t. zw. nadgodziny „brudnej roboty" w czasie wachty (czyszczenie rurek i przewodów w miejscach ciężko dostępnych) i trochę lepiej płatne, bo 2 szylingi za godzinę, normalne nadgodziny. Żeby Pan miał dokładny obraz pracy palacza to powiem, że w strefie podzwrotnikowej temperatura w kotłowni sięga 50° Celsjusza.

Odpoczynkiem dla nas jest pobyt w porcie, gdzie układamy sobie wachty prywatnie, zostawiając jednego palacza w kotłowni, który musi utrzymać parę tylko w jednym kotle potrzebną dla działania wind. Oprócz tego przysługuje tak palaczom jak i marynarzom w porcie 1 dzień wolny w miesiącu. 14 dni urlopu po 1-szym i 2-gim roku pływania. Po trzecim roku przysługuje 21 dni urlopu. Po przepływaniu pół roku członek załogi, który zszedł na ląd i czeka na nowe zamusztrowanie dostaje t. zw. rezerwę — 10.000,— zł. miesięcznie.

— A jak wygląda praca marynarza?

— Marynarz właściwie w czasie rejsu nie napracuje się, natomiast wypoci się dobrze w porcie. Dwóch marynarzy i oficer stanowią wachtę. Jeden z marynarzy steruje, drugi w sprzyjających warunkach podmalowuje coś na pokładzie, robi szplajs lub szoruje pokład. Jeśli pogoda nie sprzyja lub płynie się koło brzegu, rzuca robotę i idzie na „oko" t. zn. wypatruje morze przed dziobem, żeby statek nie wpadł w złą przygodę. W porcie marynarze mają dużo roboty przy cumowaniu, przeholowywaniu statku, muszą odkrywać luki, no i przede wszystkim wieczny remont, wieczne malowanie. Jeden z marynarzy ma służbę przy trapie 24 godziny. Musi uważać, żeby nikt niepożądany nie wchodził na statek. Marynarz w porcie pełni służbę 8-mio godzinną, a później jak wolny ptak biegnie ukoić swoje pragnienie najwspanialszym napojem świata, nazwanym przez wszystkie nacje marynarzy polską siwuchą. Whisky „White Horse" dobre, ale nie umywa się do polskiej „monopolówki". Odstępstwem od 8-mio godzinnego dnia pracy dla marynarza w porcie jest „tropik" t. zn. strefa między zwrotnikami. Tam czas wachty skraca się do 6-ciu godzin.

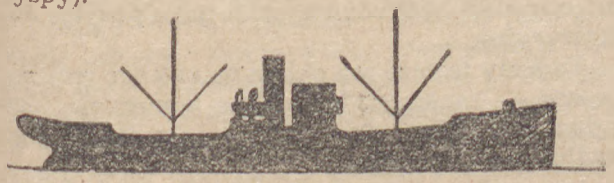
— A jak to bywa z przygodami i awariami na morzu?

— „Tobruk" jest dużym statkiem drobnicowym, około 8.000 BRT., budowanym w Anglii w r. 1941. Pierwszy jego rejs to konwój z Anglii do Murmańska. Ale ja pływam dopiero 2 lata na nim, tak, że nie przeżyliśmy razem żadnej przygody wojennej. Teraz niedawno przed paroma tygodniami w rejsie z Londynu do Kanady „Tobruk" wpadł w bardzo gęstą krę na morzu. Mieliśmy wtedy nielada stracha. Morze wzburzone, kra gruba na półtora metra bombardowała burty. Statek z minimalną szybkością przebijał się przez tańczące pole lodu. W pewnym momencie „Tobruk" zaczął dziwnie podskakiwać. Okazało się, że jedno z trzech piór śruby odłamało się. Sytuacja bardzo groźna. Statek ledwie poruszał się naprzód. Ale udało się nam. Coprawda pozostałe 80 mil morskich pełzliśmy przez 5 dni. W porcie dowiedzieliśmy się, że w tej samej krze i w tym samym czasie utopił się jakiś angielski frachtowiec.

— Z czasów wojny nie zapomnę nigdy konwoju pod Bari na morzu Śródziemnym, u brzegów Italii. Zostaliśmy zaskoczeni z morza i powietrza. 22 nasze statki znalazły tam swój koniec, w tym dwa polskie „Puck" i „Lwów". To, co się działo na naszym „Lublinie", mogę krótko określić piekłem na morzu. Wtedy pamiętam żałowałem bardzo, że jestem marynarzem.

w budownictwie okrętowym. Różne jego gatunki znajdowały tu zastosowanie, specjalnie jednak ceniono drewno dębowe ze względu na jego twardość, elastyczność oraz odporność na działanie wody. Obecnie statek drewniany znika — chyba bezpowrotnie — z mórz świata. Przyczyną tego jest m. inn. spadek kosztów produkcji stali przy równoczesnym wyczerpywaniu się zasobów odpowiedniego budulca drewnianego. Stal posiada tę decydującą przewagę nad drzewem, że wykonywanie z niej większych i jednolitych elementów jest dużo łatwiejsze, aniżeli z drzewa. Z jednej strony wpływają na to ograniczone wymiary belek drewnianych, z drugiej — trudność mocnego ich łączenia.

Budowę statku drewnianego poznaliśmy już trochę na przykładzie kutra rybackiego (patrz poprzednie n-ry „Żeglarza"). Obecnie wypadałoby zająć się statkiem o konstrukcji stalowej. Znacie napewno z sylwetki najczęściej spotykany współcześnie statek trójzrębowy, albo trójwyspowy (ponad linią głównego pokładu wystają na dziobie, śródokręciu i rufie trzy wyspy).

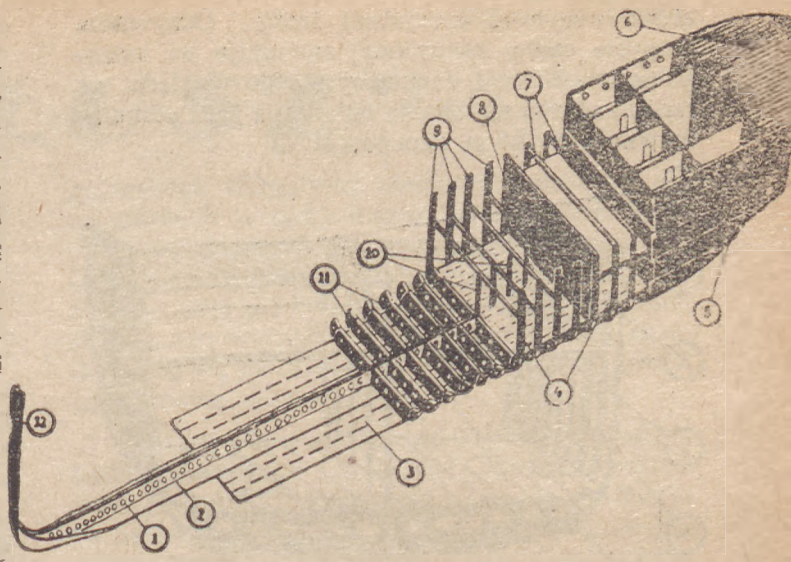


Rys. Nr 3 Statek trójzrębowy

W większości wypadków u statków trójzrębowych występuje tzw. poprzeczny system budowy, w którym rolę wiązań wzdłużnych spełnia prawie wyłącznie poszycie. Podstawą konstrukcji jak również elementem, od którego rozpoczyna się montowanie kadłuba jest stępka. Stępka składa się najczęściej z dwóch części: tzw. stępki wewnętrznej i stępki płaskiej, na której opiera się stępka wewnętrzna. Połączenia obu tych części dokonuje się (tak zresztą jak i przy łączeniu innych elementów) drogą nitowania albo spawania. Ten ostatni sposób jest coraz częściej stosowany, zwłaszcza przy produkcji seryjnej.

Wzdłuż całej stępki, po obydwóch jej stronach, ustawione są t. zw. progi; do nich przylega poszycie dna. Dość często spotyka się statki o dnie podwójnym. To drugie dno jest właściwie poszyciem wewnętrznym. Przestrzeń zawarta pomiędzy takimi dnami, podzielona jest na kilka komór balastowych, do których wprowadza się wodę w celu nadania statkowi większej stateczności (balastowanie odgrywa szczególnie dużą rolę, gdy statek ma płynąć bez towaru).

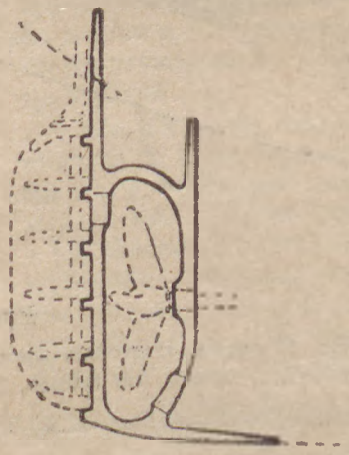
Od zewnętrznej strony widzimy przymocowane do progów żebra, które w tym miejscu (przy dnie) znacznie są grubsze i mocniejsze niż wyżej (przy pokładzie). Żebra te wykuwane są ze specjalnych kształtowników stalowych; na nich rozpięte jest poszycie burt. Górne końce każdej pary żeber łączy pokładnik — łukowato



Rys. nr. 4.

1) stępka wewnętrzna, 2) stępka płaska, 3) poszycie dna, 4) podwójne dno, 5) poszycie burt, 6) pokład, 7) pokładniki, 8) gródź wodoszczelna, 9) żebra, 10) stojaki, 11) progi, 12) dziobnica.

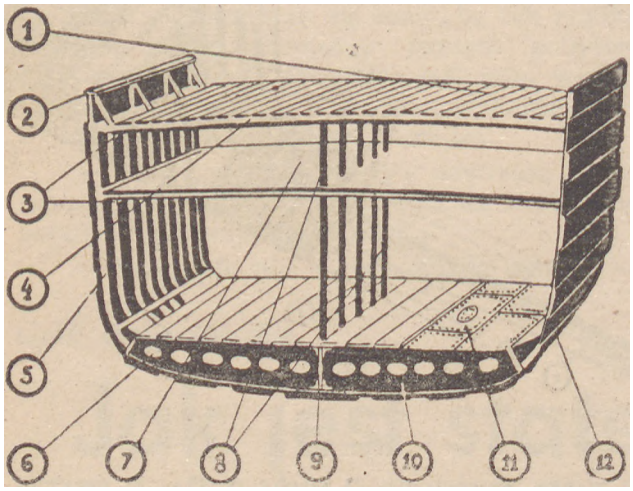
wygięta belka, na której z kolei opierają się elementy pokładu. Wiązanie pokładników z żebrami wzmacniają specjalne węzłówki. W ten sposób każda para progów i żeber oraz pokładnik tworzą wielką i mocną ramę. Z takich ram osadzonych na stępce składa się cały szkielet kadłuba. Ku dziobowi i rufie ramy te zwężają się — wiemy, że statek gdy patrzeć z góry, ma kształt obustronnie zaostrzonego klina. Konstrukcja zakończona jest z jednej strony dziobnicą, z drugiej — tylnicą. Oba te elementy specjalnie silnie związane są ze stępką i stanowią właściwie jej przedłużenie. Tak przy dziobnicy jak i przy tylnicy zbiega się poszycie burtowe. Tylnica poza tym, że stanowi zamknięcie konstrukcji szkieletu spełnia jeszcze specjalną rolę: mieści się w niej wykot wału śrubowego (bierzemy pod uwagę statek jednośrubowy), pod jej ochroną pracuje na tzw. oku śruba. Ona wreszcie służy za podstawę dla urządzenia sterowego. Rysunek obok umieszczony zapoznaje nas z charakterystycznym kształtem tylnicy.



Rys. Nr 5 Tylnica

Wspominaliśmy już kilkakrotnie o poszyciu. Wiemy, że musi ono wytrzymywać dość duże ciśnienie wody, że w naszym statku odgrywa rolę zasadniczego wiązania wzdłużnego, dorzućmy jeszcze jedno — poszycie, musi być bezwarunkowo wodoszczelne. Poza tym dla ochrony przed rdzewieniem poszycie musi być po-

kryte warstwą specjalnej farby. Oczywiście poszycie części zanurzonej zasługuje na szczególną troskliwość chociażby z tego względu, że rzadko zdarza się okazja oglądania jej i odmalowywania (tylko po zadekowaniu).



Rys. nr. 6,

1) pokład główny, 2) reling, 3) węzłówkl, 4) pokładnlk. 5) zebro, 6) wvkrój, 7) pokład. 8) stoiakt, 9) stępka, **10) próg, 11) podwójne dno, 12) poszycie burtowe.**

Wewnątrz, np. w ładowniach spotykamy Się bardzo często ze stojakami podtrzymującymi pokładniki, a tym samym i cały pokład. Stosownie tych podpierających elementów jest .jćlaie .potrzebne tam, gdzie pokładniki dźwigają na sobie duże ciężary, względnie przy lukach, gdzie mamy do c/jiuenia z półpokładnikami.

Cały kadłub statku nie jest właściwie niczym innym jak wielkim pudłem — naczyniem. Na wypadek przedostania się wody do środka, aby umiejscowić ją tylko w jednej części, buduje się specjalne przegrody zwane grodziami wodoszczelnymi. Pierwsza grodź od strony dziobu nosi nazwę grodzi zderzeniowej (nietrudno domyśleć się, dlaczego). Dalej na śródokręciu są eonajmniej zawsze dwie grodzie ograniczające tzw. przedział maszynowy. Jaszcze jedna gródź wznosi się zwykle ponad dławicą wału śrubowego (urządzeniem zatrzymującym wodę, która wciska się pomiędzy wal i jego łożysko).

Ściśle połączone z kadłubem wystają ponad pokład główny nadbudówki (należy je odróżnić od wysp). Od ich konstrukcji nie wymaga się już tak wielkiej wytrzymałości jak od samego kadłuba. Tu — w nadbudówkach mieszczą się najważniejsze urządzenia nawigacyjne. Stąd przenikliwy wzrok kapitana ogarniać musi cały statek i jak najwięcej morza naokoło. W pierwszym więc rzędzie nadbudówki służą jako pozycje obserwacyjne.

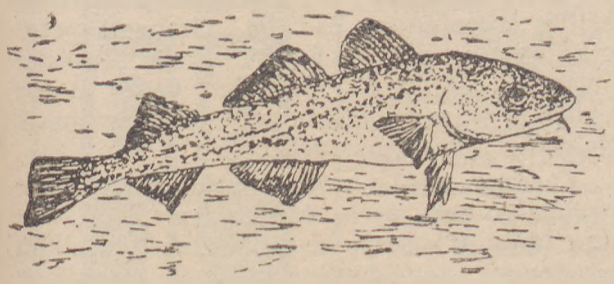
Rzućmy jeszcze raz okiem na naszego trójzrębowca — zapamiętajmy także koniecznie jego sylwetkę i nazwy głównych części z jakich jego kadłub jest zbydowany.

A. Żylicz.

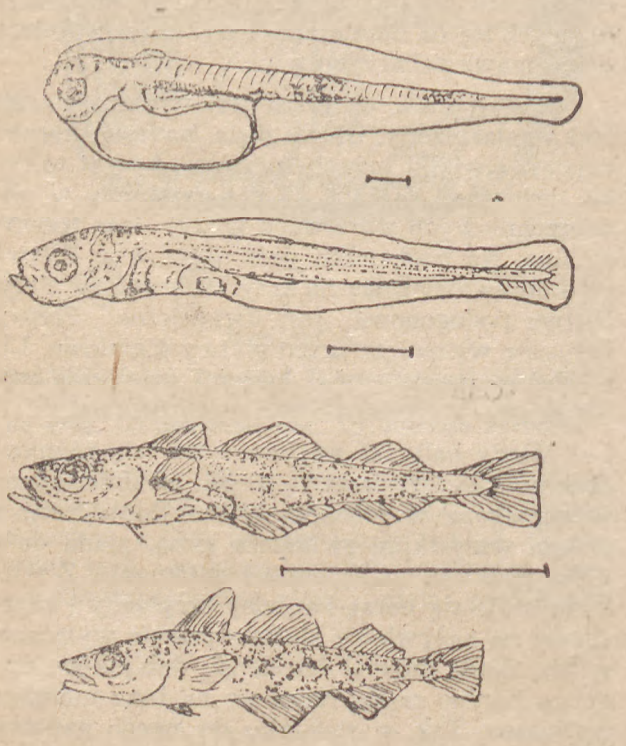
Rys. nr. ?.

1) dziobnie*, 2) nadburcie, 3) stępka, 4) grodzie wodoszczelne. 3) podwójne dno. 6) żebro, 7) poszycie burtowe, 8) śruba, 9) ster, 10) tylnlca, 11) pokładniki, 12) grodź zderzeniowa.

1 Zapisujcie się *na członków* LIGI MORSKIEJ/



Składanie ikry odbywa się w czasie tarła w zimnej wodzie przy temperaturze około 6° C. U nas na Głębi Gdańskiej trące się wątłusze są spotykane od maja do listopada. W czasie tarła ryby te chodzą parami i stykają się brzuchami tak, że samiec znajduje się na dole i pływa do góry brzuchem. Ikra wypuszczona równocześnie z mleczkiem, wymieszana silnymi uderzeniami ogonów, zostaje w ten sposób zapłodniona.



Rys. 2. Rozwój larwy wątłusza

Przejrzysta ikra o średnicy około 1,5 mm., po zapłodnieniu nie opada na dno lecz swobodnie pływa, pędząc żywot istot planktonowych. Rozwój jej trwa około 16 dni. Z jajeczka wylęga się larwa o długości 4 mm., która na dolnej stronie posiada t. zw. pęcherzyk żółtkowy, t. j. woreczek wypełniony substancjami odżywczymi. Larwa wkrótce zużywa posiadane zapasy pożywienia, zaczyna uganiać za drobnymi żyjątkami planktonowymi, rośnie i w niedługim czasie przeobraża się w normalną rybkę. Początkowo młode wątłusze żerują w górnych warstwach wody, pod powierzchnią. Gdy długość ich dochodzi 30 — 40 mm., powoli przechodzą do życia na dnie morza i rozprzestrzeniają się po płytszych miejscach i w strefie przybrzeżnej. Szybkość ich wzrostu jest różna. Według angielskiego badacza Grahama przeciętne długości po 1 do 6 roku życia są następujące: 16, 36, 55, 68, 78, 89 cm. Cyfry te odpowiadają w przybliżeniu wzrostowi wątłuszy poławianych przez naszych rybaków.

Znaczna część naszych wątłuszy po ukończeniu 2-go roku życia dojrzewa płciowo i odbywa tarło. Widzimy więc, że dzięki wielkiej rozrodczości, stały dopływ młodych osobników może uzupełnić to co rybacy wyłowią.

Jednakże jak możemy określić wiek poławianych wątłuszy? Każde większe zwierzę posiada organ umożliwiający mu utrzymanie równowagi w przestrzeni. Składową częścią tego organu, umieszczonego w uchu, jest kostka zwana otolitem. Otolit u wątłusza jest dość duży i co rocznie przyrasta na nim nowa warstwa masy wapiennej. Jeżeli taki otolit przetniemy na pół i wyszlifujemy, to zobaczymy warstwy analogiczne jak słoje na drzewie. Po tych warstwach możemy określić wiek wątłusza.

Wykorzystanie wątłusza, łowionego w dużych ilościach, jest różnorodne. Mięso wątłusza jest smaczne i pożywne. Ostry rybi zapach usuwa się przez zdjęcie skóry i skropienie mięsa sokiem cytrynowym. Większa część połowów dorsza dostaje się do handlu w postaci solonej, wędzonej lub suszonej. W Norwegii wypatroszone i rozcięte wątłusze soli się i suszy na skałach na słońcu. Stąd nazwa suszonego wątłusza „klippfish". Nie solony a suszony na słońcu i wietrze wątłusz, wskutek tego, że do suszenia zawiesza się go na drążkach, nazywa się „sztokfiszem". Ostatnio, wskutek zastosowania specjalnego systemu chłodzenia, częściej spotyka się w handlu wątłusza mrożonego.

Bardzo ważną rzeczą jest wykorzystanie wątroby wątłusza, z której wytłacza się tran leczniczy, będący znakomitym źródłem witamin. Odpadki z wątłuszy przerabia się na mączkę rybną, używaną jako karma dla trzody chlewnej i drobiu. Solonej ikry wątłusza używają francuscy rybacy jako zanęty do połowu sardynek.

WARUNKI PRENUMERATY „ŻEGLARZA"

kwartalnie	**30,— zł.**
półrocznie	**60,— „**
rocznie	**120,— „**

Numer pojedyńczy (od 4-go n-ru za październik) kosztuje 12,— zł.

Numer 1, 2 i 3 można otrzymać po cenie poprzedniej — 8,— zł. za numer.

Należność za zamówione numery i prenumeratę należy wpłacać na konto PKO. Gdynia XI. 160.

PRZEDSIĘBIORSTWO ARMATORSKIE

Armatorem nazywany właściciela lub dzierżawcę jednego względnie większej ilości statków, eksploatowanych przez niego w żegludze, dla celów zarobkowych.

Kiedyś, w dawnych bardzo czasach, kupiec sam był sobie armatorem i na własnych statkach wysyłał swoje towary daleko w świat. Kapitanowie owych statków byli nie tylko marynarzami, lecz jednocześnie handlowymi przedstawicielami właściciela. Oni to sprzedawali w obcych krajach przywiezione towary i kupowali na rachunek swego patrona cenny ładunek na drogę powrotną.

Później, w miarę rozwoju żeglugi i handlu międzynarodowego — zawód armatora usamodzielnia się. Armator ma swój statek, jest na nim jednocześnie kapitanem i przyjmuje do przewozu towary powierzane mu przez różnych kupców. Sprawy handlowe załatwia reprezentant kupca odbywający podróż na statku z towarem.

Ale i ta forma nie utrzymuje się długo. Ciągły wzrost i coraz większe komplikowanie się czynników handlu morskiego — powoduje, iż armator staje się osiadłym właścicielem mniejszej lub większej flotylli własnych statków. Z kolei coraz to liczniejsze wymagania stawiane armatorowi przez klientów, stale rozszerzające się horyzonty rozwoju oraz coraz to większe kapitały potrzebne do uruchomienia i prowadzenia przedsiębiorstwa — poczynają przekraczać możliwości jednego człowieka. Powstają towarzystwa żeglugowe, przeważnie spółki akcyjne, operujące ogromnymi kapitałami i rozporządzające często tonażem przewyższającym ½ miliona BRT.

Naprzykład w 1939 roku znane angielskie przedsiębiorstwo żeglugowe „British India Steam Navigation Co. Ltd." — posiadało 103 statki o łącznym tonażu 634.000 BRT, również angielskie towarzystwo „Furness Lines" — 96 statków, 744.000 BRT, a niemiecki „Norddeutscher Lloyd" — 123 statki o tonażu 585.000 BRT. Największym przedwojennym armatorem był Związek Radziecki, dysponujący bezpośrednio całą swoją flotą handlową. Liczyła ona 732 statki, o tonażu 1.253.000 BRT.

Myśmy przed wojną mieli zasadniczo cztery przedsiębiorstwa armatorskie: towarzystwo „Żegluga Polska", „Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" (Polbrit), „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe" (GAL) oraz „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" (Polskarob).

Obecnie pierwsze trzy towarzystwa połączyły się i występują wspólnie pod firmą GAL-u. GAL też jest obecnie dysponentem całej polskiej floty handlowej w Kraju.

Istnieją dwa zasadnicze rodzaje żeglugi: żegluga regularna i tramping. Towarzystwa okrętowe uprawiają przeważnie jeden z nich — obsługują kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt linii regularnych albo też specjalizują się w trampingu. Nie jest to jednak regułą, bo bardzo liczne są przedsiębiorstwa armatorskie, trudniące się zarówno żeglugą liniową jak i trampową. Takim właśnie wszechstronnym przedsiębiorstwem jest nasz GAL — dlatego przyjrzymy się bliżej jego właśnie organizacji.

Podstawą każdej firmy armatorskiej są wydziały eksploatacyjne, względnie dyrekcje poszczególnych linii — kierujące bezpośrednio ruchem statków. Na przykładzie GAL-u wygląda to następująco:

Pod ogólnym zwierzchnictwem dyrektora eksploatacyjnego pozostają trzy obszernie rozbudowane wydziały. Każdy z nich koncentruje w sobie odrębne elementy żeglugi morskiej.

I tak wydział pierwszy obejmuje całą żeglugę transoceaniczną — transoceaniczne linie regularne i tramping dalekomorski. Wydział drugi kieruje europejskimi liniami regularnymi, a trzeci — ma w rozporządzeniu wszystkie trampy mniejsze, poniżej 5000 DW.

Transoceaniczne linie regularne, to przede wszystkim jeszcze nie reaktywowana linia do Północnej Ameryki. Będą ją obsługiwały nasze ocalałe transatlantyki pasażerskie — m/s „Batory" i m/s „Sobieski" — znajdujące się obecnie na stoczniach w remoncie. Drugą, już czynną zamorską linią regularną jest linia południowo-amerykańska, obsługiwana przez motorowce pasażersko-towarowe m/s „Morska Wola" i m/s „Stalowa Wola". Tramping oceaniczny, obecnie przeważnie transporty UNRRA, obsługuje pięć dużych frachtowców seryjnej budowy wojennej — „Borysław", „Bałtyk", „Białystok", „Tobruk" i „Narwik". Wydział eksploatacyjny — załatwia wszelkie sprawy związane z ruchem wymienionych wyżej statków. Do niego więc należy uzyskiwanie ładunku, obliczanie stawek frachtowych oraz samo frachtowanie. Tu kontroluje się frachty, manifesty, rachunki maklerskie oraz rozliczenia kapitańskie. Tutaj prowadzi się rozmaite wykazy, notatki i dane statystyczne, kalkuluje się rentowność statków, koszta własne, opłacalność podróży i t. p. Tutaj przyjmuje się reklamacje, zawiera się kontrakty holownicze i sztauerskie, zbiera się informacje o portach i zwyczajach handlowych, wykonuje się porozumienia międzyarmatorskie i wiele jeszcze innych spraw się załatwia.

Poza tym organizacyjnie pozostają tutaj dwa bardzo ważne działy pracy obsługujące wszystkie trzy wydziały eksploatacyjne: maklerka i pasażerski.

Dział pasażerski prowadzi bezpośrednią sprzedaż biletów, załatwia rozrachunki z agencjami i biurami podróży, przydziela kabiny, udziela wszelkich informacyj, rozsyła prospekty, organizuje rejsy wycieczkowe, opiekuje się pasażerami i ich bagażem do chwili zaokrętowania i po wyokrętowaniu — słowem — obsługuje cały ruch osobowy.

Dział maklerski ma na głowie mnóstwo spraw i czynności związanych z ruchem i postojem statków. Do niego należy klarowanie ich, załatwianie rozlicznych formalności w urzędach celnych, portowych, konsulatach i t. p. Tu się troszczą o miejsce przy nabrzeżach dla statków towarzystwa, o holownik czy cumowników. Tutaj wystawia się i rozprowadza w rod zainteresowanych liczne papiery, dotyczące ładunku jak manifesty, konosamenty i tp.

Drugiemu wydziałowi eksploatacyjnemu podlegają połączenia bałtyckie, linie do zachodniej Europy (Londyn, Antwerpia i td.) oraz linia na Bliski Wschód (t. zw. lewantyńska). W chwili obecnej przydzielone są tu następujące statki: mały, wydzierżawiony od Szwedów — „Elsy", obsługujący wraz z s/s „Nyssa" linię do Goeteborga. Dalej s/s „Hel" pływający do Antwerpii, s/s „Śląsk" — kursujący do Londynu oraz bliźniacze „Lewant" i „Lechistan" na linii lewantyńskiej. Poza tym w rozporządzeniu wydziału pozostają statki: „Lublin", „Lech" i „Oksywie". Chwilowo są one zaczarterowane przez obcych armatorów.

Zakres czynności wydziału drugiego jest taki sam jak w pierwszym. Ma on jednak—podobnie jak i tamten — dwa dodatkowe działy pracy, obsługujące zresztą całość przedsiębiorstwa. Są to mianowicie — dział paczkowy i dział magazynów tranzytowych.

Dział paczkowy obejmuje wszelkie czynności związane z manipulowaniem tego rodzaju przesyłkami — a więc załadunek i wyładunek, sprawy celne, ubezpieczenia, wysyłkę do adresatów i t. d.

Dział magazynów tranzytowych zarządza magazynami dzierżawionymi przez przedsiębiorstwo od władz portowych i eksploatowanymi przez poszczególne linie.

Trzeci wydział eksploatacyjny kieruje ruchem statków trampowych poniżej 5000 DW. Używane są one przeważnie w żegludze bałtyckiej, w eksporcie naszego węgla i przywozie szwedzkiej rudy. Są to statki: „Katowice", „Wilno", „Kraków", „Poznań", „Toruń", „Lida", „Wisła" i „Rataj".

Zakres czynności tego wydziału jest zbliżony do czynności obydwóch poprzednich—z tym, że naturalnie są pewne różnice wypływające z samej odrębności żeglugi trampowej.

Poza powyższymi wydziałami eksploatacyjnymi — jest cały szereg komórek organizacyjnych bardzo ściśle z nimi współpracujących, choć załatwiających czynności raczej pomocnicze.

— A więc po kolei:

Wydział techniczny — kontrolujący statki, ich urządzenia, maszyny, kotły. Organizujący naprawy i remonty, zaopatrujący statki w urządzenia techniczne, sprawdzający zużycie paliwa, dostarczający bunkru, studiujący budowę nowych statków.

Wydział zaopatrzenia — dostarczający na statki wszystko, co jest konieczne — od bielizny pościelowej począwszy, poprzez żywność i naczynia kuchenne — na farbach, linkach sygnałowych i łańcuchach skończywszy.

Wydział załogowy — werbujący marynarzy, prowadzący kartoteki załóg, ich ubezpieczenia, zarobki, wystawiający wszelkie zaświadczenia personalne, zwalniający i td. i td.

Dalej —

wydział kontroli ruchu — oraz samodzielny wydział ratowniczo-holowniczy.

Ten ostatni cieszy się w ramach GAL'u dużą autonomią i rozporządzając znaczną flotyllą holowników oraz zespołem nurków i jednostek ratowniczych — obsługuje nie tylko statki towarzystwa, ale całkowity ruch we wszystkich naszych portach.

Poza stroną eksploatacyjną przedsiębiorstwa istnieje także szeroko rozbudowana strona finansowo-administracyjna, pozostająca pod kierownictwem osobnego dyrektora.

Tutaj mieści się obszerny wydział finansowy wraz z rachubą i kasą, poza pensjami i wynagrodzeniami załatwiający skomplikowane czynności dewizowe, utrzymujący kontakty z niezliczoną ilością banków, przeprowadzający zawile rozliczenia międzynarodowe, prowadzący buchalterię przedsiębiorstwa, obliczający jego zarobki, studiujący rentowność poszczególnych linii czy typów statków.

Tutaj jest wydział kontroli i planowania — dozorujący działalność poszczególnych działów przedsiębiorstwa i firm współpracujących, prowadzący ogólną statystykę i planowanie.

Dalej — wydział ubezpieczeniowy oraz wydział ogólny. Ten ostatni dzieli się na liczne referaty — m. innymi sekretariat, referat prawny, gospodarczy, samochodowy, archiwum itd. itd.

Nad całością czuwa Dyrekcja, trzymająca rękę na pulsie wszystkich obchodzących towarzystwo zagadnień. Tu zbiegają się liczne nitki kontaktów łączących Dyrekcję z najmniejszymi komórkami przedsiębiorstwa i dalej po przez agencje i przedstawicielstwa z całym światem. Tu się rozstrzyga sprawy ważne i podstawowe, jak zawiązywanie nowych linii, zmiany trasy, likwidowanie poszczególnych odcinków, budowa nowych statków, wycofywanie starych i wiele, wiele innych. Dyrekcja prowadzi rozstrzygające pertraktacje z władzami państwowymi i z dyrekcjami innych towarzystw. Bezpośrednio od Dyrekcji zależny jest wydział personalny, po przez który może ona dobierać sobie właściwych ludzi na właściwe miejsca i to zarówno na statkach jak i na poszczególnych mniej lub więcej eksponowanych placówkach towarzystwa.

Tak wygląda pokrótce organizacja dużego przedsiębiorstwa armatorskiego.

Marian Milczek.

Książka, którą warto przeczytać

Niedawno wyszła z druku książka tłumaczona z angielskiego, pt. „Bitwa o Maltę". Autorem jej jest sprawozdawca wojenny C. S. Forester. Wydanie angielskie ukazało się w roku 1943 pt. „The ship" (tzn. okręt). Książkę w tłumaczeniu polskim wydała Księgarnia Trzaski, Everta, Michalskiego, Warszawa, Marszałkowska 51, cena jej wynosi 280,— zł.

Każdy autor piszący książkę ma przed sobą cel, któremu dzieło jego ma służyć. Forester też postawił sobie wyraźne zadanie — propagandę floty brytyjskiej, pochwałę jej sprawności i bohaterstwa, pochwałę wspaniałego zgrania i poświęcenia załogi na okręcie toczącym bój. To zadanie książka spełnia znakomicie.

Autor przenosi nas w wir bitwy morskiej, pokazuje wszystkie zakamarki toczącego bój krążownika, zaznajamia z wieloma ludźmi, odkrywając ich „cywilne" prywatne oblicze oraz ich postawę w służbie na stanowiskach bojowych okrętu.

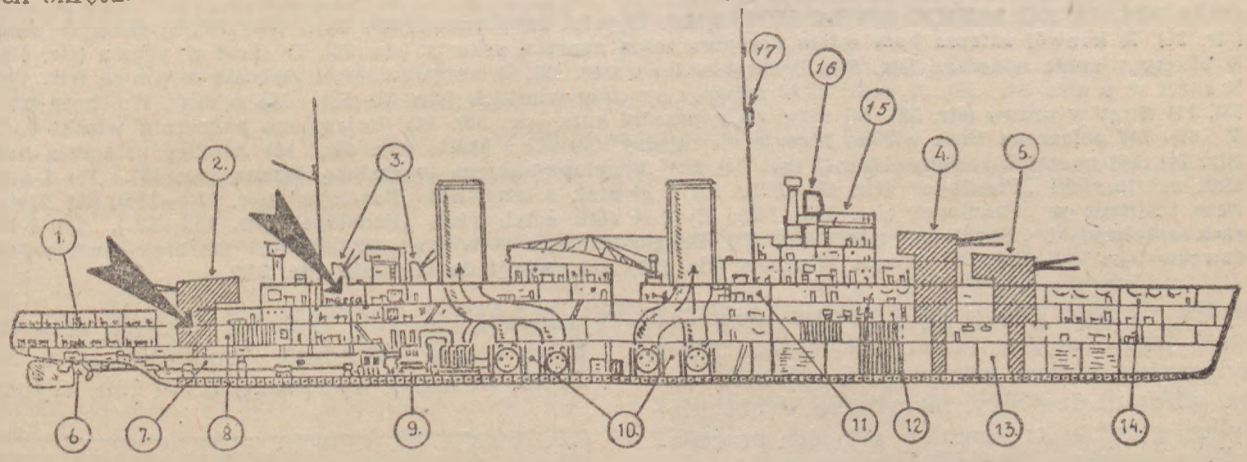
kiedy wrócą nasze okręty i nasi marynarze, może wtedy przyjdzie kolej na podziwianie innych.

Autor „Bitwy o Maltę" osiągnął jednak w swej książce drugie zadanie, które dla nas interesujących się sprawami morskimi jest niepomiernie ważniejsze.

Oto udało mu się w sposób żywy i barwny przedstawić wszechstronnie życie okrętu wojennego, jego urządzenia, pracę załogi w czasie boju, podział funkcji, przebieg typowej bitwy morskiej i td.

I nie jest rzeczą ważną, czy opisywany okręt płynął i walczył pod banderą brytyjską, bo tak samo wygląda życie i walka na każdym krążowniku, a więc i na naszych, na zatopionym „Dragonie" i wracającym wkrótce do Kraju „Conradzie".

Czytając książkę zwiedzamy prawie dokładnie cały okręt. Jesteśmy na mostku dowódcy i w kuchni, w tunelu wału śruby i w bo-



OBJAŚNIENIA DO RYSUNKU. Przekrój krążownika „Penelope" („Artemis") w skali 1:1000. Wymiary: długość 152 m, szerokość 15,6 m, zanurzenie 4,2 m, dane o uzbrojeniu i opancerzeniu — w tekście; siła maszyn (turbina parowa) 64.000 KM. 1) pomieszczenie oficerów, 2) wieża działowa X, 3) artyleria przeciwlotnicza, 4) wieża działowa B, 5) wieża działowa A, 6) śruby, 7) tunel wałowy, 8) komora amunicyjna i pociskowa wieży X, 9) maszynownia — turbiny, 10) kotły (opalane ropą), 11) kuchnia, 12) stacja przeliczników, centrala telefoniczna i elektryczna, 13) komory nabojowe i amunicyjne wieży A i B, 14) pomieszczenia marynarzy, 15) mostek dowódcy, 16) stacja dalmierzy, 17) „bocianie gniazdo", dwie czarne strzałki oznaczają miejsca trafień. Objaśnienia dotyczą przede wszystkim tych części okrętu, gdzie toczy się akcja książki „Bitwa o Maltę".

Dla uwypuklenia wartości okrętu i załogi brytyjskiej, autor podkreśla niedołęstwo nieprzyjaciela.

Propagandowo książka jest opracowana dobrze, nawet bardzo dobrze.

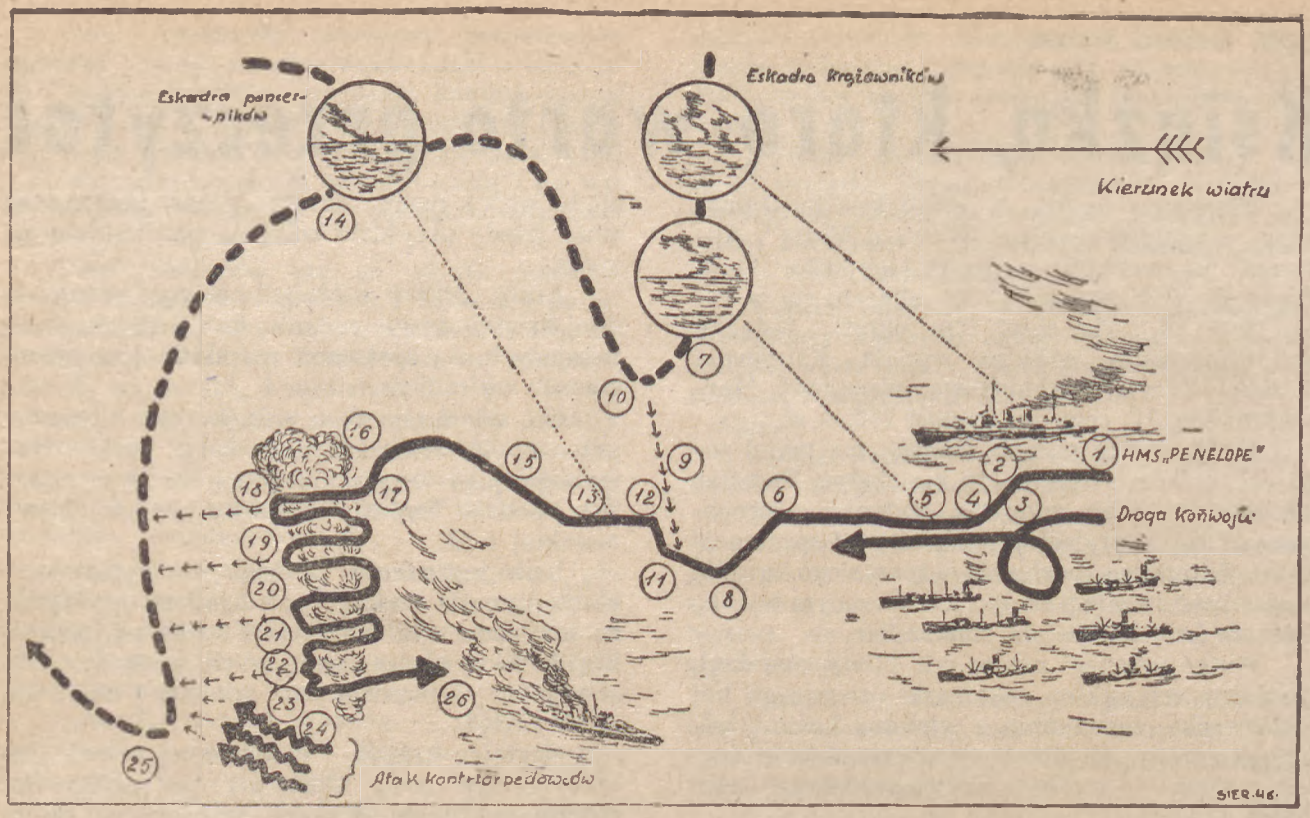
Ale nie dlatego zachęcamy Was do jej przeczytania. Nie zależy nam zupełnie na szerzeniu propagandy marynarki brytyjskiej, bo zanim zaczniemy chylić czoło przed wielkością obcych, musimy najpierw uczcić bohaterów własnych, których wyczyny znamy zaledwie fragmentarycznie. Dopiero, kiedy już poznamy dzieje polskiej marynarki wojennej w okresie 1939-45,

cianim gnieździe, w maszynowni, rozbrzmiewającej hałasem turbin i w cichej stacji przeliczników czy centrali telefonicznej.

Śledzimy drogę pocisku i ładunku wybuchowego od magazynu, poprzez windy, przedsionek, stację wręczań, aż do wieży działowej, aż do lufy działa.

Poznajemy cały proces kierowania ogniem artyleryjskim od pomiarów dalmierzystów po przez pracę w centrali przeliczników i stanowiska oficera artyleryjskiego.

Przed naszymi oczyma przesuwa się korowód postaci stanowiących załogę krążownika.



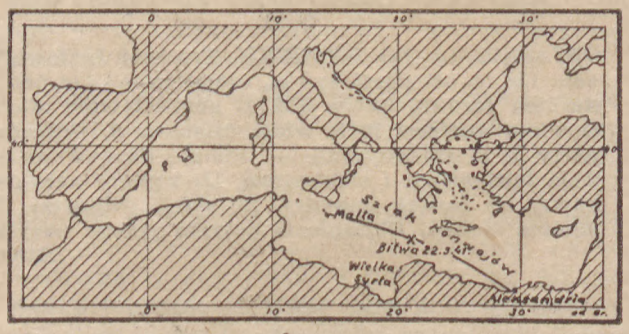
OBJAŚNIENIA DO SZKICU BITWY MORSKIEJ. 1) godz. 12.05 zauważono dym (str. 21), 2) skręt w lewo (str. 30), 3) konwój zatacza koło celem przepuszczenia naprzód eskorty (str. 36), 4) skręt w prawo (str. 41), 5) okręty włoskie widoczne (str. 42), 6) skręt w lewo (str. 42), 7) okręty włoskie skręcają w prawo (str. 43), 8) skręt w prawo (str. 50), 9) godz. 13.10 salwa z okrętów włoskich (str. 51—53), 10) odwrót Włochów (str. 53), 11) skręt w prawo (str. 58), 12) skręt na poprzedni kurs (str. 58), 13) dostrzeżono pancernik włoski (str. 65—67), 14) połączona flota włoska kieruje się między konwój i Maltę (str. 68), 15) Anglicy zataczają łuk (str. 74), 16) początek zasłony dymnej (str. 84), 17) „Penelope" skręca w zasłonę dymną (str. 87), 18) 1-szy atak artyleryjski „Penelope" (str. 98—107), 19) 2-gi atak artyleryjski „Penelope" (str. 122—134), 20) Pierwsze trafienie w „Penelope" (str. 135—142), 21) 3-ci atak artyleryjski „Penelope" (str. 155—161), 22) 4-ty atak artyleryjski „Penelope" (str. 175), 23) Drugie trafienie — w wieżę X (str. 179) 24) atak kontrtorpedowców (str. 182—185), 25) odwrót Włochów (str. 235), 26) powrót do konwoju (str. 246).

Wiemy, co przeżywa i jak pracuje dowódca okrętu, jego zastępca, oficer mechanik, oficer nawigacyjny, oficer artyleryjski, płatnik, lekarz, adiutant dowódcy, marynarze w obsłudze artylerii głównej krążownika, artylerii przeciwlotniczej, sternicy, elektrotechnicy, telefoniści, dalmierzyści, obserwatorzy i wielu, wielu innych.

Przeżywamy bitwę morską. Najpierw dostrzegamy w dali dym floty nieprzyjaciela, potem zbliżamy się na odległość zasięgu działa, śledzimy salwy własne i nieprzyjacielskie, stawiamy zasłonę dymną, atakujemy poprzez tę zasłonę, obserwujemy atak kontrtorpedowców i przeżywamy dwa trafienia okrętu, na którym się znajdujemy.

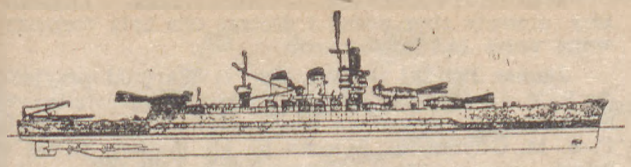
Akcja „Bitwy o Maltę" zawarta jest w przeciągu 5—6 godzin i oparta jest na prawdziwym zdarzeniu, które autor trochę zamaskował, zmieniając niektóre nazwy okrętów.

Bitwa ta rozegrała się dnia 22 marca 1942 roku podczas konwojowania statków wiozących zaopatrzenie z Alexandrii na Maltę, u wybrzeży afrykańskich na północ od zatoki Wielka Syrta, Ze strony brytyjskiej wzięło w niej udział pięć lekkich krążowników, między innymi okręt „Penelope", właściwy bohater książki nazywany przez autora „Artemis". Zbudowano go w roku 34-35, posiadał wyporność 5.270 ton, szybkość

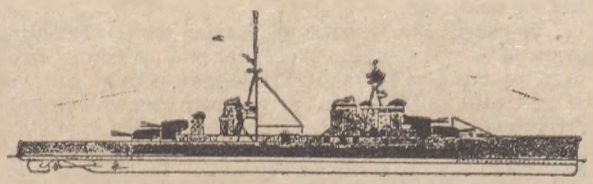


Mapka Morza Śródziemnego z zaznaczeniem miejsca bitwy.

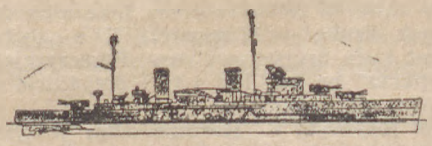
32,2 węzła, uzbrojenie 6 dział 152 mm. (w trzech wieżach po dwa),osiem dział przeciwlotniczych 102 mm., liczne poczwórne karabiny maszynowe, dwie potrójne wyrzutnie torpedowe 533 mm., jeden wodnopłatowiec. Opancerzenie jego było bardzo słabe — wieże działowe i mostek dowódcy 25 mm., pokład i linia wodna przy maszynowni i przy komorach amunicyjnych — 51 mm.



„Littorio"



„Bolzano"



„Penelope"

Pozostałe krążowniki posiadały podobną charakterystykę, uzupełnieniem obrony konwoju było jeszcze kilka kontrtorpedowców.

Atakujący nieprzyjaciel rozporządzał pancernikami typu „Littorio" i ciężkimi krążownikami typu „Bolzano", których sylwetki widzicie tu obok.

Zapewne przyda się Wam także przy czytaniu książki przekrój „Penelope". Spoglądajcie na niego od czasu do czasu, wędrując wraz z autorem po różnych zakamarkach okrętu.

Widzicie tu jeszcze jeden rysunek — to jest droga „Penelopy" i floty nieprzyjacielskiej przebyta w ciągu tych kilku godzin opisanych w książce. Niech ten szkic ułatwi Wam śledzenie działań bojowych.

Czytając książkę, pomyślcie sobie, że tak wygląda bój na morzu, że w taki sposób walczyły wielokrotnie polskie okręty.

Nie zrażajcie się niektórymi niejasnościami i terminologią niezrozumiałą, szczególnie przy opisie zwrotów i manewrów na sterze — to tylko niedociągnięcia przekładu.

S. L.

Uwaga uczestnicy kursu przygotowawczego

Przypominamy, że wielu z Was nie nadesłało jeszcze zadania Nr. 1 (4-ty numer „Żeglarza"). Uzupełnijcie to niedopatrzenie jak najprędzej!

Zadanie Nr. 2 ukaże się w styczniowym numerze „Żeglarza".

Jednocześnie zwracamy uwagę, iż zgłoszenie na Kurs Przygotowawczy wystarczy przesłać tylko jeden raz.

Kurs przygotowawczy P.C.W.M.

Podczas lata PCWM organizuje kursy dla młodzieży, zapoznające z morzem wg. nowej metody. Oto kursanci przechodzą przez różne rodzaje pracy na morzu, pływają na elementarnym statku morskim — ciężkiej szalupie wiosłowo-żaglowej, oraz przez bezpośrednie uczestnictwo w pracy wielkiego portu — zżywają się z nim i poznają właściwe oblicze pracy morskiej. Kończąc kurs — posiadają zasadniczą orientację w rzeczywistości morskiej i mają pełne podstawy, aby przy obiorze zawodu znaleźć dla siebie miejsce najbardziej odpowiednie w jednej z poznanych dziedzin pracy morskiej, dostosowanej najlepiej do zamiłowań i uzdolnień.

Z kursu nie wyniesie pożytku chłopiec, który przyjedzie nieprzygotowany i z oszołomieniem patrzeć będzie na zupełnie nowe dla siebie rzeczy. Zagubi się w natłoku wrażeń. Nie zrozumie tego wszystkiego, co go będzie otaczać, przytłoczy go ogrom pracy morskiej i tętno życia wielkiego portu. Dlatego chłopcy bez sprawdzonego przygotowania nie będą przyjmowani do PCWM.

Od 4-tego numeru „Żeglarza" rozpoczął się kurs przygotowawczy do akcji letniej PCWM. Na kurs mogą się zgłaszać wszyscy ci, którzy pragną w lecie znaleźć się nad morzem. W tym celu trzeba:

1. *wyciąć, wypełnić i wysłać do PCWM umieszczony poniżej formularz zgłoszenia,*
2. *zaprenumerować „Żeglarza" na pół roku do czerwca 1947 r. (prenumerata wynosi zł 60.—),*

ZGŁOSZENIE
NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko
i imię .....

dokładny
adres .....

.....

data urodz. .....

wykształcenie .....

Odpowiedzi Redakcji

Dostajemy dużo listów od naszych Czytelników. Codzień jest ich więcej, coraz grubszą ich plikę wyciąga z torby listonosz, i coraz bardziej zapracowana jest nasza sympatyczna sekretarka, wystukująca na maszynie odpowiedzi.

Zrywamy przeto z dotychczasowym zwyczajem odpowiadania indywidualnie, przez pocztę. Na wszystkie listy z wyjątkiem tych, które załatwia Administracja, odpowiadamy od dziś — tylko na łamach „Żeglarza"!

Nie znaczy to, że chcemy Was zniechęcić do korespondowania z nami. Wprost przeciwnie — piszcie do nas Koledzy jak najwięcej! Odpowiedzi będą rzetelne i w miarę możności obszerne.

Koło L. M. przy Gimn. i Liceum im. Wybickiego w Kościerzynie: 1) Jak dotąd modelarstwo okrętowe w Polsce nie jest jeszcze zorganizowane. 2) Broszur i innych pomocy modelarskich o ile wiemy jeszcze nie wydano. Dział modelarstwa morskiego prowadzą oprócz „Żeglarza" — pisma: „Marynarz Polski", Gdynia, św. Piotra 12, oraz „Młodzież Morska", Warszawa, Widok 10. Poza tym można napotkać w księgarniach broszury przedwojenne. Tytuły niektórych przedwojennych wydawnictw modelarskich zawiera 1-szy nr „Żeglarza" (majowy).

Jerzy Chrzanowski — Ostrowiec: Naturalnie, że „nasz szkuner" będzie odbywał zagraniczne podróże. Kto wie, czy i Wy gdzieś dalej na nim nie popłyniecie? Przyślijcie koniecznie zdjęcia zbudowanych przez Was modeli.

Sierż. H. Priebe — Łęczyca: Opracowania „Polska Flota Handlowa" nie posiadamy. Książkę „Budujemy Nową Polskę na Bałtyku" można sprowadzić przez najbliższą księgarnię z Państwowego Instytutu Wydawniczego w Warszawie.

Mieczysław Kowalski — Tarnów: Owszem, tak. Życzymy powodzenia w pracy i nauce.

Publiczna Szkoła Powszechna — Dzielice: W sprawie zorganizowania szkolnego koła Ligi Morskiej należy zwrócić się do Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Poznaniu, ul. Fredry 7.

Wojciech Romanowski — Augustów: O jaki kurs Wam chodzi?

Jerzy Szymaniak — Gniezno: Wypełniajcie tylko starannie zadania i testy kursu przygotowawczego — a jesteśmy przekonani, że spotkamy się nad morzem.

Ryszard Mikołajczuk — Siedlce: Praca Wasza przysłana na konkurs, nie odpowiadała jego warunkom, bowiem wspomnienie nie było z kursów PCWM a z Ośrodka Ligi Morskiej. „Zreformowanej" pracy, z braku miejsca nie możemy wydrukować. Za miłe życzenia serdecznie dziękujemy.

Eugeniusz Laskowski — Leszno: Pracę otrzymaliśmy niestety zbyt późno i dlatego nie była rozpatrywana przez sąd konkursowy.

Janusz Paleski — Wrocław: 1) Warunki przyjęcia do PSM na przyszły rok nie są jeszcze skrystalizowane. Radzimy zwrócić się bezpośrednio do sekretariatu P. S. M. Gdynia, ul. Morska 83, ale dopiero gdzieś w lutym, marcu. Wtedy prawdopodobnie będą one już ustalone. 2) Sami to stwierdzicie później, porównując termin egzaminów w P.S.M. z terminem I turnusu naszej akcji letniej 1947. Narazie ani pierwszy ani drugi nie są ustalone.

Bernard Piórkowski — Kozieńce: 1) Przedmioty przez Was wymienione wykładane są w szkole Jungów oraz w Szkole Rybaków Dalekomorskich, naturalnie w zakresie potrzebnym zwykłemu marynarzowi czy rybakowi, a więc bardzo skromnym. Szczegóły o tych szkołach znajdziecie w 3 nr-rze „Żeglarza". 2) Kursy żeglarskie prowadzi Liga Morska—informacji udzieli Wam Zarząd Okręgu L.M. w Kielcach, ul. Sienkiewicza 21 Hotel Europejski. 3) Polski Związek Żeglarski jest instytucją zrzeszającą kluby oraz organizacje zajmujące się żeglarstwem, przeto pojedyńczych członków nie przyjmuje. 4) Również przez Ligę Morską.

Leszek Szuba — Warszawa: Nie zrozumieliście czym jest kurs przygotowawczy. Przeczytajcie jeszcze raz „Żeglarza" nr 3-ci lub 4-ty i przyślijcie zgłoszenie oraz wykonane zadanie nr 1.

Józef Kajewski — Hermanówka: Wszystko pięknie — oceniamy Wasz zapał ale dlaczego do licha nie przysłaliście jeszcze wykonanego zadania nr 1?

Wiesław Andrzejewski — Łódź: 1) Naturalnie, że tak. 2) Jeszcze nie wiemy, ale napewno nie straszne. 3) Skąd wiecie, że do Casablanki? 4) Cierpliwości! Na razie szkuner nie jest jeszcze ukończony więc wiele danych nie jest nam wiadomych. To co wiemy: ok. 120 t. wyporności, długości 27 metrów, załoga 30—40 ludzi, pow. żagli ok. 400 m². Szczegóły o szkunerze będziemy stale podawać w bieżących numerach „Żeglarza". 5) Współczesne korwety i nieco od nich większe fregaty są to okręty wojenne budowane podczas ostatniej wojny specjalnie do ochrony własnych konwojów przed okrętami podwodnymi nieprzyjaciela. 6) Owszem istnieje, szczegółów niestety nie wiemy. Czy otrzymaliście już nagrodę? Serdecznie dziękujemy za życzenia i pozdrowienia oraz przesyłamy wzajemne.

Janusz Pilichowski — Pabianice: Specjalnych kursów dla byłych uczestników nie będzie. Zato zachęcamy do wzięcia udziału w kursie przygotowawczym. Nie jest to konieczne, ale bardzo pożądane.

Ryszard Kowalczuk — Toruń: 1) patrz odp. J. Pilichowskiemu. 2) Wszystko w porządku.

2 Dolnośląska Drużyna Harcerska w Jeleniej Górze, dh. Podolak: Owszem, możecie nadesłać zgłoszenie zbiorowe. Naturalnie, każdy musi wykonywać zadania samodzielnie. 2) Patrz odp. J. Pilichowskiemu.

Obecne zajęcie:
czy się uczy .....
czy pracuje
i w jakim zawodzie .....
przynależność
do organ. młodz. .....

zawód ojca .....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" .....

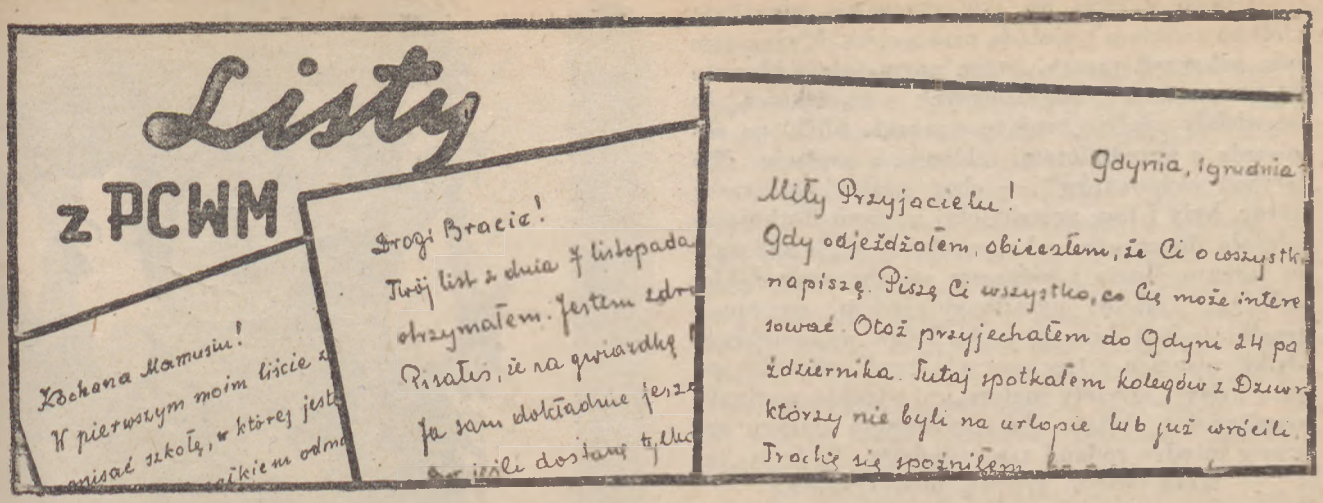
.....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia,
Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA".

3. *uważnie czytać artykuły i przyswajać sobie cały zawarty w nich materiał,*
4. *nadsyłać odpowiedzi na zadania, ogłaszane w „Żeglarzu" dla uczestników kursu przygotowawczego,*
5. *zażądać z Administracji nr. 4-ty „Żeglarza" a po jego otrzymaniu wykonać i przesłać do PCWM — zadanie nr. 1.*

Czytanie artykułów nie jest nużące, bo opracowane są przeważnie w formie reportaży, wywiadów i pogawędek, ilustrowanych dużą ilością rysunków. Możecie się zresztą sami o tym przekonać. A więc od razu do pracy.

Ukończenie kursu, t. j. wypełnienie powyższych punktów jest warunkiem przyjęcia na letni kurs PCWM.



Oto wyjątki z autentycznych listów, które za zgodą autorów — uczniów Szkoły Jungów oraz Rybaków Dalekomorskich, prowadzonej obecnie przez PCWM, podajemy poniżej:

... A więc po długich latach marzenia moje spełniły się. Będę marynarzem, co więcej — rybakiem — czyli człowiekiem najbardziej z morzem związanym. W szkole, Bracie, fajno jest...

Piska Józef

... Jestem szalenie zadowolony, że dostałem się tutaj i że będę mógł nareszcie pracować w moim umiłowanym zawodzie.

Wojciech Czajkowski

... Życie uregulowane jest zegarkiem. Każda czynność ma swój okres czasu i nie można jej później wykonać. W ogóle zaprawa przed pływaniem na statku doskonała...

Józef Rajski

... A więc o szóstej jest pobudka, zaraz po niej gimnastyka i mycie, ubieranie się oraz porządkowanie łóżek. O godzinie ósmej apel i modlitwa, następnie śniadanie. Potem następuje praktyka: wiosłowanie, roboty linowe i t. d. Przed obiadem mamy jeszcze nadto wykłady. O godz. 1-szej obiad, po nim wykład albo praktyka do piątej. Do kolacji, która jest o godz. siódmej odrabiamy lekcje, czytamy gazety i książki, o godz. ósmej apel wieczorny i o dziewiątej sen. Niedziela należy do nas — każdy może nią dysponować dowoli.

Grablewski Zbigniew

... Każdy przedmiot ma swoje miejsce wytyczone co do milimetra i ani na włos nie może leżeć inaczej. Gdy już w tym „rejonie" uczeń się uporał — bierze siebie samego w obroty: a więc czyszczenie i szorowanie od stóp do głów. Wszystko musi się świecić...

Wolniewicz Bolesław

... Otrzymaliśmy bieliznę, obuwie, odzież i pościel...

Waberski Franciszek

... Skończyło się już dawne leniuchowanie i nudy małego miasteczka, a zaczęło się życie intensywne, gdzie każda chwila musi być wykorzystana. Szkoła nasza ma szeroki program i dosyć duże wymagania. Prócz języków: polskiego, rosyjskiego i angielskiego, mamy do przerobienia mnóstwo przedmiotów jak oceanografia, nawigacja, sieciarstwo i t. d.

Jerzy Dębski

... Jeśli chodzi o system prowadzenia całej nauki, to jest on bardzo urozmaicony, co sprawia, że czas mknie niepostrzeżenie.

Henryk Brenk

... Wykłady i zajęcia są bardzo interesujące.

Andrzej Szczepaniak

... Smutno mi tu nie jest, co dzień mamy godzinę świetlicy, można czytać ładne książki. Szkoda, że Ciebie tu nie ma...

Wysocki Władysław

... Organizujemy między sobą redakcję gazetki ściennej...

Lasek Jan

... W planie jest orkiestra i inne rozrywki.

Rapacz Aleksander

... Mamy tu w każdy wtorek dodatkowo gimnastykę, a w soboty kąpiel i pływanie w krytym basenie Państwowej Szkoły Morskiej...

Jan Woźnarowski

... Możesz sobie wyobrazić z jakim apetytem „wcinamy" potem kolację, a jedzenie jest niezłe.

Wasik Ryszard

... Staram się jak mogę, żeby po ukończeniu roku szkolnego zdać egzamin i zostać naprawdę rybakiem dalekomorskim...

Niedziałkowski Jerzy

... Tak, Mamusiu! Dopiero tutaj Twój syn toczy walkę o zdobycie przejścia przez „Okno na świat"...

Paderewski Władysław

... Tak więc z „lorda" — stałem się znów uczniem, który musi słuchać. I stała się rzecz niebywała — nauczyłem się słuchać rozkazów, wstawać o godz. 6-tej i uczyć się pilnie...

Michałowski Bohdan

... Gdy Ty, Braciszku, wyjeżdżałeś z Polski przed siedmiu laty — szkół takich jak nasza nie było...

Jagielski Jerzy

... Pragnąłbym bardzo widzieć Ciebie w naszych szeregach, gdyż na takich chłopców jak Ty — morze czeka!...

Henryk Górski

Prawo wejścia do gabinetu mego ojca było wielkim świętem i nielada przeżyciem. Można tam było zobaczyć rzeczy, które normalnie widywało się w muzeach etnograficznych z tą różnicą, że nie wisiały nigdzie psujące wrażenie bliskiego obcowania z przedmiotami tabliczki z napisem „Nie dotykać eksponatów" — choć praktycznie rzecz biorąc, były i tam przedmioty, których dotknięcie należało do czynów zakazanych: do nich zaliczały się zatrute długie i pierzaste strzały murzyńskie, maleńkie, jakimś straszliwym jadem napojone strzałki indian brazylijskich, które wydmuchiwał „dziki" strzelec z trzcinowych rurek, również zatrute krisy i sztylety malajskie i cienkie pugiały korsykańskie służące do regulowania starych zatargów między rodami tzw. vendetty. To było „tabu" — rzecz święta, groźna, niedotykalna.

Inne przedmioty wolno było brać do ręki pod warunkiem, że się ich nie zniszczy i nie wyniesie za próg gabinetu.

Jakżeż rozkosznie było potrzymać prawdziwy łuk murzynów Pantu albo Maorysów nowozelandzkich. Jak pięknie wyglądało się w prawdziwym pióropuszu indiańskim ofiarowanym memu ojcu przez prawdziwego wodza szczepu, z jakim pietyzmem brało się w obie dłonie, żeby broń Boże nie upuścić, cieniuteńki jak z bibułki japoński wazonik porcelanowy, żeby w jego dnie pod światło zobaczyć ledwie widoczny rysunek świętej góry Fudżi-Jamy.

Ze strachem nabożnym spoglądaliśmy na otyłą postać Buddy ze skrzyżowanymi nogami, który patrzył jednocześnie we wszystkie miejsca pokoju swymi zielonymi jaspisowymi oczami. Z dużej gablotki szczerzyły na nas żółte zęby potworne smoki chińskie poskręcane przedziwnie przez rzeźbiarzy. W gablotkach równo poukładane pyszniły się ozdoby wszystkich ludów dalekiego zamorskiego świata: złociste kunsztownie cyzelowane naszyjniki, bransolety i łańcuchy, srebrzyste kręgi noszone na nogach i ramionach, szyte perłami pantofelki i kute w miedzi, pokryte patyną, wewnątrz złocone puchary rodem z Bagdadu, Nepalu, Bombaju.

Na ścianach wisiała broń i obrazy. Długie strzelby arabskie, tureckie stare karabele i szerokie bułaty, kaukaskie kindżały w srebrnych pochwach, miedzio- i drzeworyty, akwaforty autorów, których trzeba by szukać po całej kuli ziemskiej i cudownie inne od wszystkich japońskie podłużne akwarele, wszystkie o tematyce wyłącznie morskiej.

Na szafach stały w zamyśleniu modele żaglowców: rzymskie i greckie triremy, galery tureckie, średniowieczne kogi i strzeliste gotyckie szkunery, pękate barkasy i dżonki chińskie z żaglami z cienkich deszczułek bambusowych podobne do żaluzji.

Uwagę naszą przykuwała duża fotografia gabinetowa, na której znajdował się nasz ojciec w towarzystwie swoich trzech najserdeczniejszych przyjaciół z jednego rejsu: brodatego o jasnych oczach Rosjanina, skośnookiego o płaskiej twarzy i szerokim nosie barczystego Chińczyka i roze-

śmianego, błyszczącego jak polerowany mahoń Murzyna.

Pod oknem, w szklanym wazoniku przykrytym wieczkiem, był najmniej efektowny, za to wielce tajemniczy eksponat wyglądający na zwykły popiół wygarnięty spod pieca.

Długo nie śmieliśmy zapytać ojca, co to jest takiego. W naszych rozważaniach z bratem tworzyliśmy na ten temat szereg fantastycznych przypuszczeń i często sprzeczaliśmy się co do zawartości wazonika lub pochodzenia tego popiołu. Raz sądziliśmy, że to spalone szczątki jakiegoś wschodniego wodza, to znów, że popiół pochodzi z wulkanu Krakatoa, który sprawił tyle szkód — lub, że jest to jakaś potworna trucizna, zdolna uśmiercić pół świata.

Aż wreszcie któregoś wieczoru, jako że zabrakło nam bardziej przekonywujących argumentów co do tajemniczej substancji, chwyciliśmy się za głowę łby, by wreszcie w walce wręcz zdecydować, co to właściwie jest. Stach uparł się przy truciźnie, ja logicznie dowodziłem, że są to prochy jakiegoś bardzo wschodniego umarlaka.

Gwałtowną bitwę zakończyło rychłe ukazanie się „na horyzoncie" ojca, któremu nie daliśmy skończyć hiszpańskiego listu pisanego do naszego hiszpańskiego zresztą wuja.

—O co wam chodzi?

— O truciznę — krótko zaraportował Stach.

— O prochy wodza — odrzekłem, groźnie spoglądając na brata.

— Nie rozumiem — odparł śmiejąc się ojciec.

— O to, co jest w tym wazonie — wskazał palcem Stach.

— Ach, to? To jest popiół. Zwykły popiół wykradziony z popielnika kuchni okrętowej.

Otwarliśmy szeroko oczy i usta. To musi być strasznie ciekawe, jeżeli zwykły popiół musiał być kradziony i teraz z takim szacunkiem spoczywa w specjalnej wazie z pokrywką, żeby się nie zakurzył.

Czerwony na twarzy i bardzo spocony od walki, jeszcze rozkraczony i z zaciśniętymi pięściami, Stach w ułamku sekundy stał się wzorem łagodnego i miłego chłopaka. Jeden skok i trzymał ojca za rękę, błagalnie patrząc mu w oczy.

— Tatusiu! Opowiedz!

Dołączyłem się skwapliwie do prośby, licząc na to, że nas dwóch przegłosuje sprawę definitywnie i nareszcie dowiemy się czegoś o tym tajemniczym popiele, który musiał mieć bardzo interesującą historię.

— Dobrze — odpowiedział krótko ojciec.

Pełni napiętej zaciekawienia uwagi zanurzyliśmy się w dwóch wielkich skórzanych klubach stojących w gabinecie.

— Kiedy mi już nieco sprzykrzyły się upały mórz południowych — zaczął ojciec — zaciągnąłem się na statek trudniący się połowem fok na morzach arktycznych. Ponieważ wszystkie „lepsze" stanowiska były już obsadzone, kapitan zaproponował mi miejsce zwykłego majtka. Zgodziłem się.

Byłem młody i nie zależało mi na dowodzeniu ani zaszczytach, ani na większym zarobku. Ciekaw byłem północnych mórz, zorzy polarnej, spiętrzonych lodów, białych niedźwiedzi, złych morsów i naiwnych fok. Na fachu marynarskim znałem się już niezgorzej, a żadnej najtrudniejszej nawet roboty na statku nie bałem się zupełnie.

Było nas kilkunastu ludzi załogi: większość dobrodusznych Rosjan — wspaniałych kolegów, dwóch milczących Norwegów, jeden Fin i ja — Polak.

Nasz statek nazywał się „Katia". Był to pękaty, silnie zbudowany drewniany żaglowiec dostosowany do posuwania się wśród kry. Miał za sobą długą już służbę, ale całym wyglądem gwarantował, że się pod byle naporem lodów nie rozleci na kawałki i nie pójdzie razem z nami na dno Oceanu Północnego.

Dłuższy czas spędziliśmy w Archangielsku czekając aż wreszcie nadejdzie spóźniona wiosna i morze oczyści się z lodu. Nie spędzaliśmy tego czasu po knajpach i na próżniactwie. Trzeba było statek przygotować do długiego pływania i zaopatrzyć go we wszystko, co może być niezbędne na morzu, gdzie rzadko napotyka się inne statki, a w żadnym wypadku nie można liczyć na jakiś sklepik po drodze. To też ładowaliśmy żywność, amunicję, broń, napełnialiśmy baki słodką wodą i zagospodarowywaliśmy się we wnętrzu statku.

Któregoś dnia, niezadługo przed wyruszeniem, kapitan powiedział:

— A w popiół, to już niech się każdy zaopatrzy na własną rękę.

Zdębiałem.

— Popiół? Po co nam popiół na statku?

Z tym nie zetknąłem się jeszcze nigdy w czasie moich poprzednich rejsów.

— Iwan, tylko się nie śmiej i nie gadaj nikomu, — zwróciłem się do jednego z moich brodatych starszych kolegów — co on z tym popiołem? Co to za „szutki"*)

— Żadne „szutki". Nie wiesz?

— Żebym wiedział, to bym nie pytał — odpowiedziałem urażony.

— No, to ci już powiem, kiedyś taki gniewny. Żeby chleb z masłem nie szedł za prędko do brzucha, to go się posypuje popiołem — roześmiał się szeroko, rad z dowcipu.

Odwróciłem się obrażony i bojąc się, że mogę zostać pośmiewiskiem załogi — nie pytałem więcej i przestałem sobie zaprzątać głowę idiotycznym popiołem.

I tak się jakoś złożyło, że kiedy wychodziliśmy w morze — ja jeden nie miałem worka z popiołem. Przeklinałem to przeoczenie później, przez długie, długie dni, spędzone na „Katii".

Popłynęliśmy daleko na Północ, wyszukując fok i polując na nie zapalczywie. Paskudna robota. Otacza się stado, wylegujące się na dużej krze i zabija się ufnie patrzące na zbliżających się ludzi, nieruchliwe na lodzie zwierzęta, po czym obdziera się je ze skóry, które ładuje się na statek. Ponieważ każdy z nas był osobiście zainteresowany w zyskach, gdyż mieliśmy procent od zabitych fok, polowanie szło od świtu do nocy. Oczywiście w te dni, kiedy napotykaliśmy na stada. I tak całe krótkie zresztą lato, aż do zbliżającej się szybkimi krokami jesieni. Mieliśmy jednak wyraźnego pecha. Był szereg dni, kiedy błądziliśmy po morzu w poszukiwaniu fok, które gdzieś jakby skryły się przed nami, to znów przyszedł okres mgieł, kiedy to ściągnąwszy żagle staliśmy na miejscu, żeby nie rozbić statku o pole lodowe lub „iceberg" — górę lodową.

To też, kiedy już inne statki wracały na południe z pełnym ładunkiem, my pośpiesznie uzupełnialiśmy — w miarę trafiających się okazji — swój zapas skór foczych.

Zamarudziliśmy się nieco i mieliśmy później w drodze powrotnej wiele kłopotów. Wreszcie strach przed zimowaniem w lodach zdecydował o zrezygnowaniu z większych zarobków i o powrocie. Nie było to łatwe. Zima przyszła szybciej, niż to przewidywał kapitan, a z nią gwałtowne sztormy, śnieżyce i... oblodzenie.

— Kto nie wie, co to jest oblodzenie, nie jest marynarzem z żaglowca — powiedział do mnie jeden z „mariakow"**), któregoś wieczora, popijając dziesiątą szklankę wrzącej herbaty.

Ja już to wiedziałem. I wiedziałem, po co zaopatrywali się moi towarzysze w popiół.

O ile wdrapywanie się na rozkołysane wanty i trzymanie się brzuchem na rei — bo ręce masz zajęte rozwijaniem żagla — nie jest rzeczą łatwą ani prostą, wymagającą wręcz cyrkowego wyszkolenia, to wykonywanie tej pracy, kiedy wszystko, i drabinka i reja i liny pokryte są grubą na cal albo i więcej warstwą śliskiego lodu — jest najwyższą sztuką zręczności i ekwilibrystyki.

Najdrobniejsze poślizgnięcie się grozi utratą życia — rozbiciem się o twardy, zlodowaciały pokład, albo śmiertelną kąpielą w huczącym morzu, pokrytym rozbijającymi się wzajemnie krami lodu. O ratunku nie ma mowy.

Trzeba być diabelnie zwinnym, szybko i dokładnie myśleć, błyskawicznie reagować — no i trzeba mieć zawsze przy sobie popiół.

Zanim wdrapywaliśmy się na maszty, każdy z nas nacierał rękawice popiołem. Żeby się nie ślizgały, żeby zwiększyć tarcie na oblodzonych drabinkach, na rejach i na linach. Bez popiołu praca na oblodzonym żaglowcu była by niemożliwa.

A ja właśnie, jeden jedyny z całej załogi, nie miałem ani źdźbła tego cennego skarbu. Prosić o „pożyczenie" popiołu — to było narazić się na straszliwe ośmieszenie. Mogłem co prawda wejść w porozumienie z kucharzem, ale to też groziło drwinami. Do tego nie mogłem dopuścić za żadną cenę.

*) ros. — żarty.

**) ros. — marynarzy

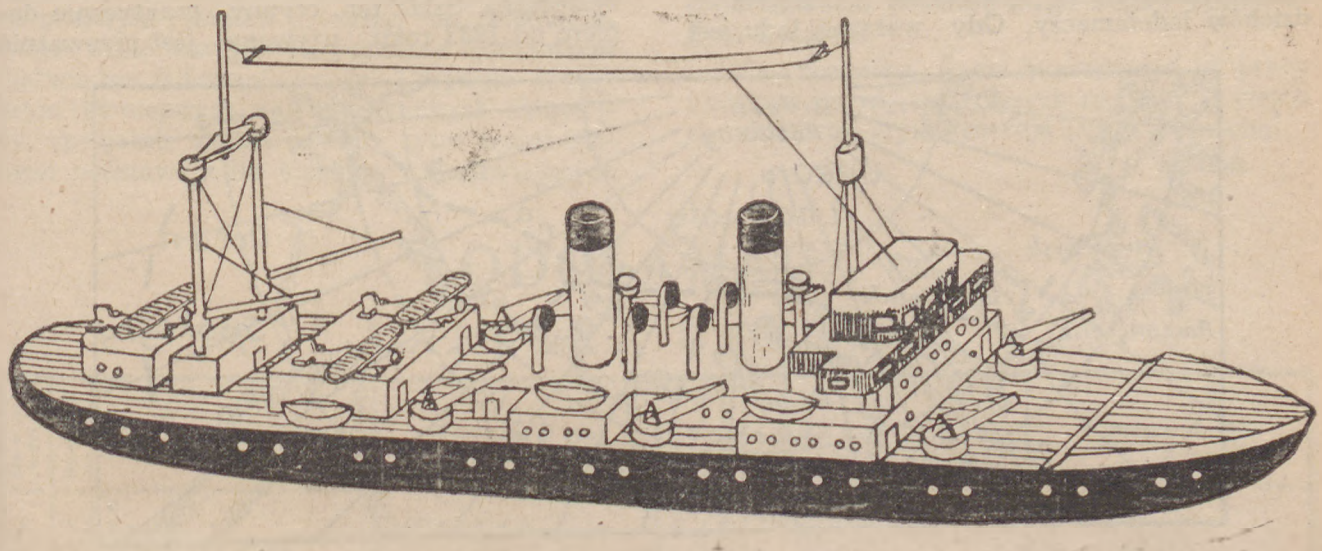
Kradłem więc po prostu popiół spod palenisk kuchennego.

Kosztowało to mnie wiele trudu, bo kucharz nie bardzo wychylał nosa na mróz z ciepłego kąta i czasami długo trzeba było czatować na taką szczęśliwą chwilę, kiedy zachciało mu się rozprostować nogi na pokładzie. Kiedyś omal nie spaliłem sobie ubrania, ładując w pośpiechu gorący popiół do kieszeni. Wtedy właśnie, ku wielkiej radości załogi, wydała się cała sprawa. Było wiele śmiechu i żartów, ale że wszyscy, nie wyłączając kucharza, polubili bardzo „polaczynkę" — jak mnie nazywano, — nikt mi na ten temat specjalnie nie dokuczał.

A na pożegnanie, kiedy syt polarnych wrażeń wybierałem się do rodzinnego Piotrkowa — koledzy wśród serdecznego nastroju ofiarowali mi na pamiątkę każdy po szczypcie popiołu tego oto, na który w tej chwili patrzycie, zmieszanego przeze mnie z tym „kradzionym".

Jan Michalski.

Budujemy lodołamacz



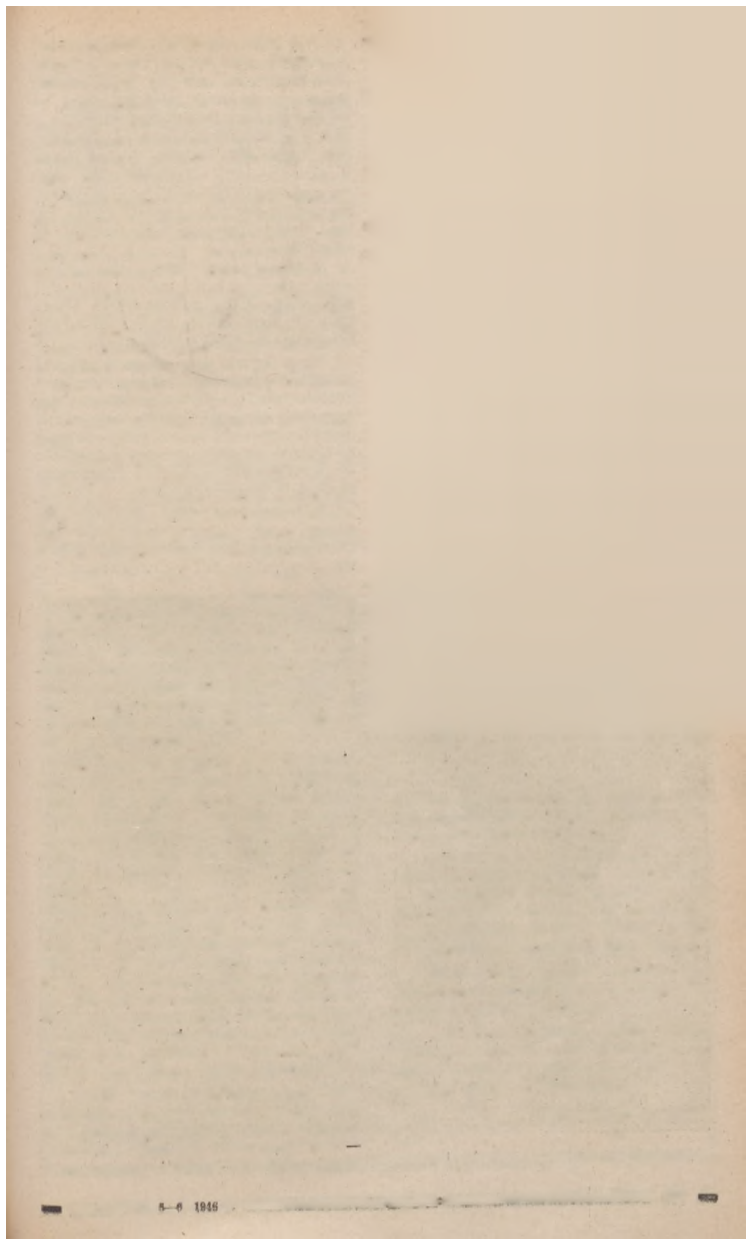
No i jak Wam wyszedł parowiec drobnicowy, Koledzy! Nie mieliście trudności? — Dostałem listy od kilku z Was, ale wynika z nich, że budowa szła autorom zupełnie łatwo. Jeden przysłał nawet fotografię swojego statku, ale niestety za ciemna i nie można jej reprodukować w „Żeglarzu". Bardzo proszę — przesyłajcie fotografie wykonanych przez siebie modeli, będziemy je w miarę możności i wolnego miejsca umieszczali w „Żeglarzu". Tylko pamiętajcie — muszą być bardzo ostre, kontrastowe, broń Boże nie za ciemne i na błyszczącym papierze. **Żeby Was zachęcić — oświadczamy, że autor pierwszego umieszczonego w „Żeglarzu" zdjęcia, wykonanego przez siebie modelu — otrzyma od Redakcji upominek w postaci ciekawej, morskiej książki.**

No, a teraz zajmijmy się naszym lodołamaczem. Zbliża się zima, pora roku, podczas której statki te są najczynniejsze i najbardziej potrzebne. Dlatego i my musimy naszą flotę choć w jeden lodołamacz zaopatrzyć. Nic nie wiadomo — zima może być ciężka, wtedy przyda się on nam napewno. Zobaczycie!

Do czego służy lodołamacz — na to sama jego nazwa wskazuje. Gdy silne mrozy zetną lodem powierzchnię rzek, zatok a częściowo także i mórz — jedynie ciężka, trudna i pełna poświęcenia praca lodołamaczy umożliwia kontynuowanie żeglugi w obrębie portów i wód przybrzeżnych.

Lodołamacze, to statki specjalne, o nadzwyczaj silnej konstrukcji, kadłubie szerokim, odpornym na wszelkie wstrząsy i uderzenia, wytrzymałym na zgniecenie, o dziobie specjalnego kształtu i specjalnej mocy, o potężnych maszynach i licznych specjalnych urządzeniach. Jeśli chodzi o te ostatnie to np. bywają lodołamacze posiadające oprócz normalnych śrub napędowych na rufie — dodatkową śrubę na... dziobie! Ba, czasem nawet dwie! Są one, ma się rozumieć, odpowiednio zabezpieczone przed uderzeniami i ułatwiają manewrowanie oraz zwroty w ciasnych, wąskich przesmykach, wśród ogromnych zwałów lodu, kiedy przy powolnych, ostrożnych ruchach statek nie słucha steru, albo gdy po natrafieniu na przeszkodę nie do pokonania, trzeba się całymi godzinami cofać kanałem, uprzednio przez lodołamacz wyłamanym. Naturalnie śruby na dziobie mają tylko te lodołamacze, które pracują w warunkach najtrudniejszych, gdzieś w okolicy biegunа.

Praca lodołamacza wygląda w ten sposób, że siłą rozpędu uderza on w lód, wślizguje się dziobem na jego powierzchnię i załamuje ją



Wydarzenia

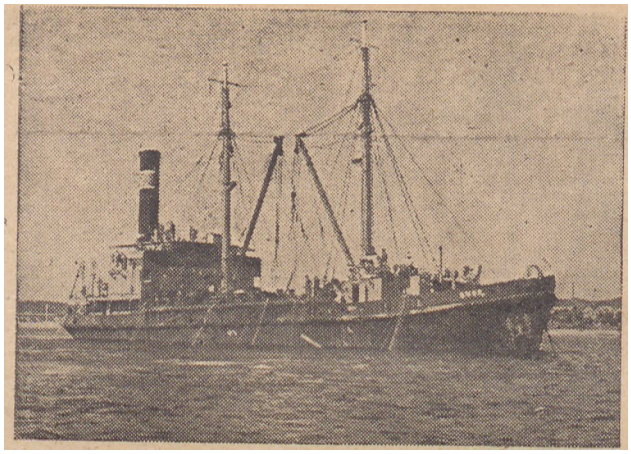
[illegible] ratowniczy GAL

(dokończenie ze str. [illegible])

[illegible] jest jednostek [illegible] w Gdańsku [illegible] siedzibą [illegible] w Gdyni [illegible] w Gdańsku [illegible] Tytan" (500 KM), [illegible] Czapla" (500 KM), [illegible] Tarpan" (500 KM), [illegible] Żubr" (500 KM), [illegible] Gryf" (500 KM) [illegible] Gdynia—Hel.

[illegible] zlikwidowanego, działającego pod [illegible] Gdańsku, oraz szereg [illegible] na dużych jednostkach [illegible] Jest to właśnie [illegible] tego [illegible] najsilniejsze [illegible] jednostek [illegible] Herkules" [illegible] w [illegible] tych [illegible] sprzedany przez GAL [illegible] do [illegible] Pełni [illegible] barek [illegible] przeholowuje [illegible] Gdańska [illegible] Gdańsk [illegible] może [illegible] się [illegible] na holowanie [illegible].

[illegible] jest SŁUŻBĄ RATOWNICZĄ. Pełni ją zasadniczo [illegible] statki, przystosowane [illegible] ratowniczego [illegible] 500 KM, zaopatrzony [illegible] pompy odwadniające [illegible] służących [illegible] Holowanie [illegible] przeprowadzane [illegible] przez GAL [illegible] przy [illegible] statków [illegible] Pro Patria" [illegible] jednostek [illegible] Filomena" [illegible] przez [illegible]



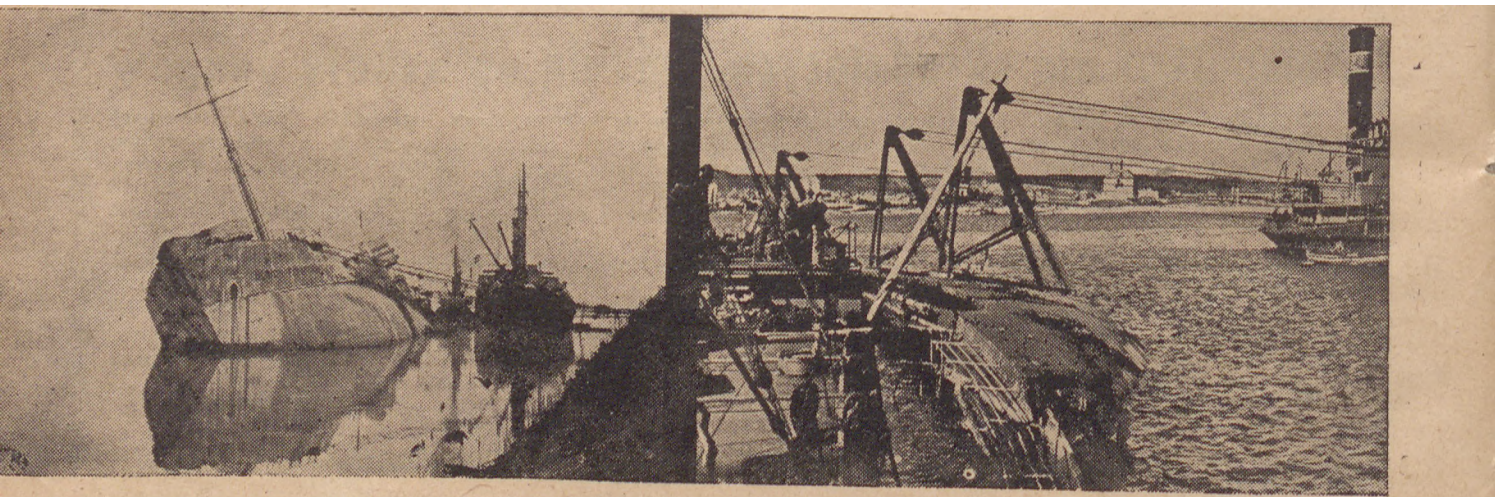
Statek ratowniczy „Smok"

[illegible] szybszego [illegible] holowniczo-ratowniczego [illegible] akcja WYDOBYWANIA ZATOPIONYCH STATKÓW. Zanurzają się tym specjalnie do tego przystosowane jednostki. Statek ratowniczy „Smok" (500 KM), [illegible] polska [illegible] Niemcy [illegible] obecnie po powrocie [illegible] statek [illegible] pożytecznie [illegible] wydobywaniu [illegible] zalegających nasze porty [illegible] wspólnie [illegible] zaangażowana przez GAL ekipa [illegible] do pozostawienia [illegible] holowniczy „Thor". [illegible] Alfred Müller", [illegible] statku „Inger" [illegible] Smok" wydobywa przewrócony na burtę parowiec [illegible] Inger". Na zdjęciu pierwsza część zadania przywracanie wrakowi normalnej pozycji

Statek ratowniczy „Smok" w trakcie wydobywania zatopionego pod Świnoujściem [illegible] żelbetonowego zbiornika [illegible] v. Ginsterwalde".

[illegible] jest [illegible] statku szwedzkiego [illegible] holowniczo-ratowniczego [illegible] do [illegible] wyzwoleniu [illegible] czy na [illegible]

[illegible] akcja WYDOBYWANIA ZATOPIONYCH STATKÓW. Zanurzają się tym specjalnie do tego przystosowane jednostki. Statek ratowniczy „Smok" (500 KM), [illegible] polska [illegible] Niemcy [illegible] obecnie po powrocie [illegible] statek [illegible] pożytecznie [illegible] wydobywaniu [illegible] zalegających nasze porty [illegible] wspólnie [illegible] zaangażowana przez GAL ekipa [illegible] do pozostawienia [illegible] holowniczy „Thor". [illegible] Alfred Müller", [illegible] statku „Inger" [illegible] Smok" wydobywa przewrócony na burtę parowiec [illegible] Inger". Na zdjęciu pierwsza część zadania przywracanie wrakowi normalnej pozycji



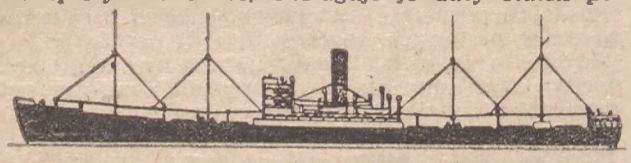
ce, towary UNRRA oraz towary tranzytowe dla Czechosłowacji i Węgier. Zabierać będą natomiast oprócz tranzytu nasze towary eksportowe a więc jaja, masło, bekony i t. d. Jednostki „United Baltic Corporation" już od dawna zawijają w miarę potrzeby do naszych portów przywożąc przeważnie drobnicę UNRRA. Są to najczęściej statki „Baltara" lub „Baltraffic".

s/s „Baltara"

Prawdopodobnie właśnie te statki będą utrzymywały stałą komunikację pomiędzy Polską a Anglią. Dotychczas na tym szlaku kursuje regularnie jedynie statek s/s „Śląsk", łącząc Gdynię z Londynem. Sporadycznie utrzymywał także łączność z Anglią nasz piękny transatlantyk m/s „Sobieski", przywożąc z portu angielskiego Tilbury znaczne ilości repatriantów—żołnierzy. Po paromiesięcznej przerwie, podczas której transportował dla odmiany żołnierzy angielskich z Egiptu do Anglii, „Sobieski" znowu zawinął do Gdańska, przywożąc około 2.000 repatriantów. Była to jego ostatnia podróż w służbie transportu wojennego. Po wyokrętowaniu pasażerów statek odszedł do gruntownego remontu na Stocznię Nr 3, po czym rozpocznie regularną obsługę linii północno - amerykańskiej: Gdynia — Kopenhaga — Nowy Jork—Halifax.

Zamiast „Sobieskiego" przewozić będą powracających naszych żołnierzy — statki angielskie i amerykańskie.

Repatriacja drogą morską odbywa się nie tylko przez Gdańsk. Równie poważny w niej udział posiada Szczecin, na który kierowane są przede wszystkim transporty z Niemiec. Obsługuje je duży statek po-



s/s „Isar"

niemiecki „Isar" (9026 BRT), pływający pod banderą aliancką (tzw. „banderą aliancką C" — podłużne pasy niebiesko-biało-czerwono-biało-niebieskie), a będący dawniej własnością Nord Deutsches Lloydu. Jest to frachtowiec, przystosowany prowizorycznie do przewożenia ludzi, których zabiera on na raz ponad 2 tysiące.

Nie tak dawno przybył do Gdyni statek handlowy posiadający aparaturę radarową. Był to amerykański frachtowiec „John Sullivan".

Z innych ciekawostek w ruchu portowym ostatniego okresu — wymienić należy motorowiec norweski „Lady Kathleen", który wszedł do Gdańska po węgiel. Statek ten został zbudowany z betonu w roku 1943 w Anglii. Budownictwo statków z betonu jest jednym z dziwolągów ostatniej wojny, spowodowanych brakiem surowców i chęcią jak najszybszej produkcji. Statki z betonu budowali w dużych ilościach przede wszystkim Niemcy. W porcie Derłów na naszym zachodnio-pomorskim wybrzeżu znajduje się stocznia takich statków.

W ostatnich dniach listopada gościliśmy po raz pierwszy w dziejach naszych portów statek bułgarski. Przed wojną statki bułgarskie nie docierały do nas. Rzadki nasz gość — s/s „Rodina" (2.709 BRT) jest jedynym obecnie statkiem floty bułgarskiej, znajdującej doszczętnie podczas wojny. „Rodina" zakupiony niedawno w Danii odbywa pierwszy swój rejs pod bułgarską banderą. Z Gdyni zabrał on bunkier i ładunek drobnicy, dostarczanej przez nas Bułgarii w ramach umowy handlowej. Poza tym „Rodina" załadował 1000 ton drobnicy dla Szwecji. Via Szwecja — Antwerpia— Istambuł — płynie on do kraju. Załoga całkowicie bułgarska.

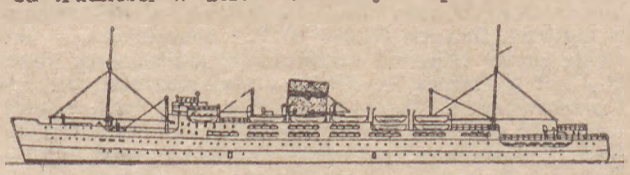
Szczecin też miał sensację w ostatnim czasie: Marynarka Radziecka wyprowadzała z portu wielki poniemiecki dok pływający oraz kadłub niemieckiego lotniskowca „Graf Zeppelin". Ten ostatni budowany na jednej ze stoczni szczecińskich nie został wykończony, a w obawie przed bombardowaniem ukryli go Niemcy w jednym z bocznych kanałów portu. Przeholowywanie obydwóch jednostek połączone było z licznymi trudnościami, trwało kilka dni a wskutek zatarasowania farwateru Szczecin — Świnoujście wstrzymany został na ten okres ruch statków.

Gdy mówimy już o szlaku wodnym Szczecin — Świnoujście należy wspomnieć o ex-niemieckim parowcu „Piast" utrzymującym na tej trasie regularne połączenie. Staruszek ten, pochodzący bodaj jeszcze z końca dziewiętnastego wieku, dziarsko się trzyma, czego dowodem jest niedawny jubileusz setnej jego podróży pod polską banderą.

STOCZNIE PRACUJĄ

Polskie stocznie w dalszym ciągu mają „pełne ręce" pracy: Zamówienia sypią się jak z rogu obfitości.

Pośześciomiesięcznym, gruntownym remoncie opuściła Stocznię nr 1 w Gdańsku s/s „Kraków" i zaraz też rozpoczął pracowitą wędrówkę po Bałtyku, przewożąc węgiel i rudę w zastępstwie siostrzanego s/s „Katowice", który z kolei powędrował na stocznię. Remont „Krakowa" został opóźniony o dwa miesiące, z powodu trudności w dostawie blachy na poszycie.



m/s „Sobieski"

Wśród licznych statków przebywających na stoczniach gdańskich znajduje się również m/s „Sobieski". Na Stoczni Nr 3 przemienia się on z obdrapanego transportowca wojennego na powrót w elegancki liniowiec pasażerski. Poza tym na stoczniach gdańskich znajduje się między innym. wydobyty niedawno z dna portu bunkrowiec. Stanowi on własność firmy „Polski Bunkier" i po remoncie rozpocznie pracę, uzupełniając wydatnie stan naszego taboru portowego. Przed wojną mieliśmy wystarczającą ilość bunkrowców, obecnie daje się odczuć całkowity ich brak. Tak jak wydobyty bunkrowiec rozwiąże wkrótce problem zaopatrywania statków w węgiel na ich własne potrzeby, tak — uruchomienie tankowców wodnych — usprawnia zaopatrywanie statków w słodką wodę. Kwestia ta była dotąd bardzo drażliwa szczególnie w porcie gdańskim, gdzie z powodu zniszczenia i niedomagań sieci wodociągowej były wielkie trudności w zaopatrywaniu w wodę przybywających statków. Ostatnio wyremontowany został „Tankowiec Nr 1" (jeden z 3-ch rewindykowanych z Niemiec), który po oddaniu do użytku wydatnie usprawnił problem wody w całym gdańskim porcie. Ma on zbiornik na 600 ton wody oraz odpowiednie pompy dla jej dostarczania.

Inną pożyteczną jednostką portową, która ukończyła remont w ostatnim czasie, jest jeden z naszych najlepszych i najsilniejszych holowników — „Tytan" (750 HP). Remontu dokonała Stocznia Nr 13 w Gdyni. „Tytan" bezpośrednio po opuszczeniu stoczni brał udział w akcji ściągania z mielizny statku szwedzkiego „Ceylon".

Ogromnym krokiem naprzód, w zagospodarowaniu portu szczecińskiego, jest ruszona wreszcie z martwego punktu kwestia uruchomienia znajdujących się tam stoczni. Przed wojną było ich w Szczecinie pięć, z tego dwie większe t. zw. Oder-Werke zatrudniające w swoim czasie ok. 14 tys. robotników oraz stocznia

(dokończenie na str. 116)

(dokończenie ze str. 114)

„Wulkan". Ta ostatnia zostanie w najbliższym czasie uruchomiona dzięki dość znacznym dotacjom rządowym przeznaczonym na ten cel. Pierwsza poważniejsza praca „Wulkana" ma być wykończenie średniej wielkości statku znajdującego się tam na sztaplu. Budowa jego rozpoczęta została w swoim czasie przez Niemców a obecnie w ramach umowy polsko-radzieckiej przypadł on nam.

RYBOŁÓWSTWO

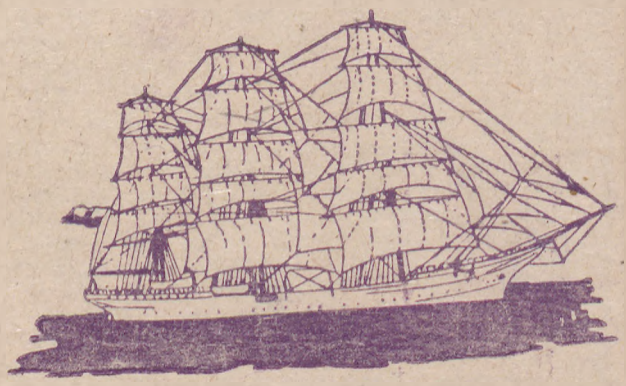
W październiku złowiono ogółem 2.323 tony ryb t. j. nieco mniej niż w miesiącu poprzednim (we wrześniu 2.410 ton) Pomimo to wartość połowów w zestawieniu z wrześniowymi wzrosła o 15 milionów złotych dzięki zwiększeniu się połowów ryb wartościowych jak łososia, śledzia, troci, flądry i sandacza Jest ciekawym objawem, że zmniejszyły się o blisko 230 ton połowy w obrębie M. U. R. Gdynia, natomiast wyniki w pozostałych okręgach a więc gdańskim, derłowskim i przede wszystkim szczecińskim — znacznie się zwiększyły. Również jeśli chodzi o przetwórstwo to cyfry wskazują na jego rozwój i to zarówno pod względem ilości zakładów jak i ilości przerobionej ryby. W październiku przybyło 8 zakładów przetwórstwa rybnego, tak że jest ich obecnie 88, zatrudniających 1736 ludzi. Produkcja ich wyniosła 1379 ton, a więc o 302 tony więcej niż we wrześniu. Z tego przewędzono 741 ton, zasolono 597 oraz wyprodukowano 41 ton konserw.

Ciekawe są liczby ilustrujące ilość rybaków morskich. Otóż w końcu 1945 roku mieliśmy ich 777 a we wrześniu b. r. 2421 t. j. więcej aniżeli w roku 1938 (1955 rybaków).

SZKOLNICTWO MORSKIE

We wtorek 22 października powrócili do Gdyni ze swej pierwszej podróży szkolnej — „Dar Pomorza". Po przycumowaniu statku przy nabrzeżu Pilotowym odbyło się uroczyste powitanie załogi, w którym wziął udział wiceminister Żeglugi i Handlu Zagranicznego K. Petrusewicz. W trzy dni później odbyła się promocja uczniów I kursu P. S. M. na drugi, oraz kandydatów na uczniów I kursu (wydz. nawigacyjny). Na kurs II zostało promowanych 62 uczniów na kurs I 77 kandydatów. Tych ostatnich odpadło w czasie rejsu sześciu. Promowani uczniowie wydziału nawigacyjnego rozjechali się do domów na dwutygodniowy urlop. Rok szkolny rozpoczął się na wydziale mechanicznym P. S. M. 4 listopada, a na wydziale nawigacyjnym 12 listopada. „Dar Pomorza" poszedł na zasłużony odpoczynek do Stoczni Nr 13.

W dniu 12 listopada br. zakończone zostały egzaminy dojrzałości w „Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego" w Gdańsku, w wyniku których Państwowa Komisja Egzaminacyjna nadała uprawnienia i tytuł „Mechanika Okrętowego" 13 uczniom III-ciej klasy tego Liceum oraz dwom eksternistom; są to:



„Dar Pomorza"

Bulik Mieczysław z Zaścienia, **Czapski Andrzej** z Warszawy, **Domieniecki Stanisław** z Warszawy, **Janiszewski Jan** z Gór Kalwarii, **Kaczura Zdzisław** z Mińska Mazowieckiego, **Kolebski Kazimierz** z Pociechy, **Kwiatkowski Jerzy** z Warszawy, **Niemyski Zygmunt** z Radzymina, **Przełomski Stanisław** z Warszawy, **Wilkowski Krzysztof** z Warszawy, **Wroński Tadeusz** z Główna, **Zadrożny Jan** z Czarnej Strugi, **Żak Zbigniew** z Makowa Mazowieckiego, oraz eksterniści: **Stępień Zygmunt** z Borowa, i **Bogusławski Leon** z Nieporąt. Najlepsze wyniki na egzaminach wykazał **Kolebski Kazimierz**, który w dowód uznania otrzymał od Liceum nowoczesny przybornik kreślarski.

Wymienieni absolwenci rozpoczęli naukę w czasie okupacji niemieckiej w Warszawie w ówczesnej Państwowej Szkole Techniczno - Mechanicznej (przy ul. Chmielnej 88) zapisując się na istniejący tam wydział okrętowy. Drugą klasę, o programie bardzo skróconym i zdekompletowanym, przeszli po wyzwoleniu Polski, również w Warszawie, w Państwowym Liceum Technicznym (przy ul. Hożej 88), skąd po uruchomieniu samodzielnego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku przeszli na Wybrzeże i tutaj, w warunkach dalekich jeszcze do normalnych ukończyli klasę III-cią Liceum, odbywając również 10 tygodniową praktykę w Stoczni Nr 1 w Gdańsku. Sześciu absolwentów będzie się kształcić nadal na Politechnice Gdańskiej, w obranym kierunku, reszta przystępuje do pracy w przemyśle okrętowym.

Treść numeru:

Wyniki pierwszego konkursu „Żeglarza"
Wyładowanie śledzia . . . . . *Przymusiński Z.*
Wpływamy do portu . . . . . *J. M.*
Wywiad z marynarzem-palaczem . . . *Tad W.*
Jak jest statek zbudowany . . . . . *Andrzej Żylicz*
Watłusz . . . . . *inż. F. Chrzan*
Przedsiębiorstwo armatorskie . . . . *Marian Milczek*
Książka którą warto przeczytać . . . *S. L.*
Kurs przygotowawczy PCWM . . . . *(blankiet)*
Odpowiedzi redakcji . . . . . .
Listy z PCWM . . . . . .
Popiół . . . . . *Jan Michalski*
Budujemy lodołamacz . . . . . *Jotem*
Komunikat Dyrekcji PCWM . . . . . *(blankiet)*
Moja pierwsza zaprawa żeglarska . . . *W. Andrzejewski*
Na kutrze . . . . . *A. Barbaszewski*
Ranny połów . . . . . *Garbisz Józef*
Drugi Konkurs „Żeglarza" . . . . . .
Na Morskim Horyzoncie . . . . . .
Z ostatniej chwili . . . . . .

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—, W-03636

Druk. Mar. Woj. 12. 46. Nr 1069